

# **Sécurité des véhicules utilitaires au Canada**

*Rapport annuel de 2019 présenté au Parlement*

Préparé par :

Programmes de transport multimodal et de sécurité routière  
Transports Canada  
Novembre 2023

Cette page a été laissée vierge intentionnellement

## TABLE DES MATIÈRES

Table des matières .....	ii
Liste des tableaux .....	iv
Liste des figures.....	v
Résumé .....	viii
Introduction .....	1
Partie 1 : mise en œuvre et statut du Code Canadien de Sécurité .....	2
Aperçu du programme du CCS .....	2
Description des normes du CCS .....	3
Cofinancement du CCS et accords de contribution .....	6
Modification des mesures de rendement et des exigences d'établissement de rapports .....	7
État d'avancement de la mise œuvre par les administrations des normes du CCS pour l'année 2019 .....	10
Écart par rapport à une mise en œuvre complète du CCS par administration .....	14
Écart relatif aux disposition générales du CCS .....	14
Écart par rapport à des normes précises du CCS.....	15
État d'avancement du cadre d'aptitude à la sécurité en 2019 .....	16
État d'avancement de la mise en œuvre de la LTR en 2019 .....	21
État d'avancement de l'application de la LTR et des normes du CCS pour l'année 2019 .....	23
Critères d'inspection sur route de la CVSA.....	23
Roadcheck 2019 .....	26
Vérifications en entreprise.....	26
Échange de données .....	29
Niveaux de dotation des administrations .....	30
Résumé de la partie 1 .....	32
Partie 2 – statistiques de sécurité routière relatives aux véhicules utilitaires .....	34
Introduction .....	34
Usagers de la route – collisions et victimes .....	34

Collisions mettant en cause des véhicules utilitaires .....	38
Collisions mettant en cause des véhicules utilitaires, de 2015 à 2019.....	39
Exposition au risque et taux de collisions des camions lourds .....	54
Collisions ne mettant en cause qu'un véhicule commercial .....	58
Victimes de collisions mettant en cause des véhicules utilitaires .....	61
Résumé de la partie 2 .....	70
Annexe 1 – abréviations pour les provinces et territoires.....	72

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Normes du Code canadien de sécurité .....	4
Tableau 2 : Mise en œuvre du CCS par administration en 2019 .....	11
Tableau 3 : Régime de cotes de sécurité du CCS – État d’avancement de la mise en œuvre en 2019 .....	18
Tableau 4 : Inspections de la CVSA de 2008-2009 à 2018-2019.....	25
Tableau 5 : Vérifications en entreprise de 2005-2006 à 2018-2019 .....	28
Tableau 6 : Échange de données (déclarations de culpabilité envoyées) de 2011-2012 à 2018-2019.....	30
Tableau 7 : Niveaux de dotation des administrations de 2012-2013 à 2018-2019 .....	31
Tableau 8 : Collisions et victimes de 2000 à 2019 .....	35
Tableau 9 : Nombre de véhicules utilitaires et des autres catégories de véhicules en cause dans les collisions de la route à signaler, par type de véhicule et par gravité au Canada, de 2015 à 2019 .....	40
Tableau 10 : Estimation des véhicules-kilomètres parcourus, de 2013 à 2019 .....	55
Tableau 11 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans des collisions à un seul véhicule .....	59
Tableau 12 : Victimes des collisions mettant en cause des VU et les autres catégories de véhicules au Canada, par gravité de blessure et type de véhicule, de 2015 à 2019 .....	61

## LISTE DES FIGURES

<i>Figure 1 : Nombre d'inspections en bordure de route de la CVSA au Canada par exercice financier avant et après l'élimination des cibles en 2009-2010 .....</i>	25
<i>Figure 2 : Nombre de vérifications en entreprise réalisées auprès des transporteurs routiers extra-provinciaux au Canada par exercice financier après l'élimination des objectifs en 2009-2010 .....</i>	29
<i>Figure 3 : Victimes de collisions routières de 2000 à 2019 : décès .....</i>	36
<i>Figure 4 : Victimes de collisions routières de 2000 à 2019 : blessures graves.....</i>	36
<i>Figure 5 : Victimes de collisions routières de 2000 à 2019 : blessures totales.....</i>	37
<i>Figure 6 : Décès par rapport au trafic et au produit intérieur brut, de 2002 à 2019 .....</i>	37
<i>Figure 7 : Décès sur la route, de 2015 à 2019.....</i>	38
<i>Figure 8 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans les collisions à signaler, de 2015 à 2019.....</i>	41
<i>Figure 9 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans les collisions à signaler, de 1992 à 2019.....</i>	41
<i>Figure 10 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans les collisions mortelles, de 2015 à 2019.....</i>	42
<i>Figure 11 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans les collisions mortelles, de 1992 à 2019.....</i>	42
<i>Figure 12 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans les collisions avec blessures, de 2015 à 2019..</i>	43
<i>Figure 13 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans les collisions avec blessures, de 1992 à 2019..</i>	43
<i>Figure 14 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans les collisions avec dommages matériels seulement, de 2015 à 2019 .....</i>	44
<i>Figure 15 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans les collisions avec dommages matériels seulement, de 1992 à 2019 .....</i>	44
<i>Figure 16 : Nombre de véhicules en cause dans les collisions mortelles de véhicules lourds par type de véhicule, de 1992 à 2019 .....</i>	45
<i>Figure 17 : Véhicules utilitaires en cause dans les collisions mortelles par type de véhicule, de 2015 à 2019 .....</i>	46
<i>Figure 18 : Nombre de véhicules en cause dans les collisions de véhicules lourds avec blessures par type de véhicule, de 1992 à 2019 .....</i>	46
<i>Figure 19 : Véhicules utilitaires en cause dans les collisions avec blessures par type de véhicule, de 2015 à 2019.....</i>	47
<i>Figure 20 : Taux de collisions des véhicules utilitaires par gravité, de 2015 à 2019 .....</i>	48
<i>Figure 21 : Taux d'implication des véhicules utilitaires dans les collisions routières et victimes de ces collisions, de 2015 à 2019 .....</i>	48

<i>Figure 22 : Taux de collisions des véhicules utilitaires ayant des défauts mécaniques, de 2015 à 2019</i>	49
<i>Figure 23 : Facteurs contributifs dans les collisions mortelles mettant en cause des véhicules utilitaires, de 2015 à 2019</i>	50
<i>Figure 24 : État des conducteurs de VU, lorsque celui-ci était jugé « autre que normal », dans 4,96 % des collisions mortelles de VU, pour la période de 2015 à 2019 – BNDC</i>	51
<i>Figure 25 : État des conducteurs de véhicules légers, lorsque celui-ci est jugé « autre que normal », dans 22,7 % des collisions mortelles, pour la période de 2015 à 2019 – BNDC</i>	51
<i>Figure 26 : Actions des conducteurs de VU, lorsque ceux-ci étaient jugés comme « n'ayant pas eu une conduite appropriée », dans 27,2 % des collisions mortelles de VU, pour la période de 2015 à 2019 – BNDC</i>	52
<i>Figure 27 : Actions des conducteurs de véhicules légers, lorsque ceux-ci étaient jugés comme « n'ayant pas eu une conduite appropriée », dans 50,2 % des collisions mortelles, pour la période de 2015 à 2019 – BNDC</i>	53
<i>Figure 28 : Estimation des véhicules-kilomètres parcourus par catégorie de camion lourd, de 2013 à 2019</i>	56
<i>Figure 29 : Estimation des véhicules-kilomètres parcourus par catégorie de camion lourd, de 2005 à 2019</i>	56
<i>Figure 30 : Taux de collisions mortelles estimés des camions lourds par 100 millions de VKP, de 2005 à 2019</i>	57
<i>Figure 31 : Taux de collisions avec blessures estimés des camions lourds par 100 millions de VKP, de 2005 à 2019</i>	57
<i>Figure 32 : Nombre de collisions ne mettant en cause qu'un seul VU (toutes les collisions), de 1992 à 2019</i>	60
<i>Figure 33 : Taux de collisions ne mettant en cause qu'un VU par rapport aux collisions de VU totales, de 1992 à 2019</i>	60
<i>Figure 34 : Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules utilitaires, de 1992 à 2019</i>	62
<i>Figure 35 : Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules utilitaires, de 2015 à 2019</i>	62
<i>Figure 36 : Décès dans les collisions mettant en cause des véhicules utilitaires, de 1992 à 2019</i>	63
<i>Figure 37 : Décès dans des collisions mettant en cause des véhicules utilitaires, de 2015 à 2019</i>	63
<i>Figure 38 : Décès des occupants de VU et des autres usagers de la route en cause dans les collisions de VU, de 2015 à 2019</i>	64
<i>Figure 39 : Décès des usagers de la route vulnérables en cause dans les collisions de VU, de 2015 à 2019</i>	65

<i>Figure 40 : Décès des occupants de VU dans les collisions routières, de 2015 à 2019.....</i>	65
<i>Figure 41 : Décès des occupants de VU par catégories de VU, de 2015 à 2019 .....</i>	66
<i>Figure 42 : Blessures dans les collisions impliquant des véhicules utilitaires, de 1992 à 2019 .....</i>	66
<i>Figure 43 : Blessures dans les collisions impliquant des véhicules utilitaires, de 2015 à 2019 .....</i>	67
<i>Figure 44 : Blessures aux occupants de VU et aux autres usagers de la route en cause dans les collisions de VU, de 2015 à 2019 .....</i>	67
<i>Figure 45 : Blessures des usagers de la route vulnérables en cause dans les collisions de VU, de 2015 à 2019.....</i>	68
<i>Figure 46 : Blessures aux occupants de VU dans les collisions routières, de 2015 à 2019.....</i>	69
<i>Figure 47 : Blessures aux occupants de VU dans les collisions par catégorie, de 2015 à 2019.....</i>	69



## RÉSUMÉ

Ce document est le treizième rapport annuel présenté au Parlement sur la sécurité des véhicules utilitaires au Canada. Conformément au mandat énoncé au paragraphe 25 (1) de la *Loi sur les transports routiers* (LTR), le rapport 1) examine l'état d'avancement de la mise en œuvre des règles et des normes concernant l'exploitation sûre des entreprises de transport extra-provinciales par camion et par autocar et 2) examine les renseignements statistiques disponibles concernant les tendances des accidents de la route au Canada mettant en cause des véhicules automobiles exploités par des entreprises de transport extra-provinciales par camion et par autocar. La présente édition du rapport couvre l'année 2019. Des renseignements détaillés sur la réglementation et des données de sécurité sont présentés et des évaluations de tendances sont effectuées.

La partie I du rapport présente la mise à jour de la réglementation et porte sur la mise en œuvre des normes du Code canadien de sécurité (CCS) et du cadre d'aptitude à la sécurité, qui est énoncé dans la LTR. La partie II présente l'évaluation de la sécurité des transporteurs routiers. Notons que la mise à jour de la réglementation est fondée sur les exercices financiers (soit 2018/19 dans le cas présent) et que l'évaluation de la sécurité est fondée sur les années civiles (2019). De plus, étant donné qu'il est impossible de distinguer les entreprises extra-provinciales et intra-provinciales dans les statistiques sur les collisions, les données présentées dans l'évaluation de sécurité incluent tous les camions et autocars dont les activités sont régies par le CCS.

### *Partie I*

Le CCS constitue un ensemble exhaustif de 16 normes qui prescrit des exigences opérationnelles et de rendement minimales touchant toutes les facettes importantes de la sécurité des véhicules utilitaires, des conducteurs et des transporteurs routiers, pour favoriser la sécurité des camions et des autocars, promouvoir l'efficacité dans le secteur du transport routier et garantir la mise en œuvre de normes de sécurité uniformes dans l'ensemble du Canada. Il s'applique aux camions dont le poids brut enregistré (PBE) est supérieur à 4 500 kg et aux autocars conçus et construits pour contenir un nombre désigné de places assises supérieur à 10, la place du conducteur étant comprise.

L'objectif primordial de la LTR et du CCS est qu'un rendement similaire en matière de sécurité (collision) et de conformité (inspection et déclaration de culpabilité) doit donner lieu à des cotes de sécurité semblables dans chaque administration. Par le biais de programmes de contribution successifs, le gouvernement fédéral a fourni un financement aux provinces et aux territoires (P/T) pour administrer le CCS et surveiller le rendement en matière de sécurité des transporteurs routiers au Canada. La période examinée dans le présent rapport comprend les accords de contribution de 2015-2016 à 2019-2020 conclus entre Transports Canada et les P/T.

Ces accords de contributions diffèrent des accords précédents car ils n'incluent pas de mesures de rendement prédéfinies quant à l'application du CCS, principalement le nombre d'inspections sur route et de vérifications en entreprise. L'obligation pour les P/T de rendre compte du nombre d'inspections et de vérifications en entreprise menées auprès des transporteurs intra-provinciaux a également été éliminée. Les données sur l'application de la loi pour les dix premières années sous ce nouveau régime n'indiquent pas de changements importants.

Sur la base des données rapportées par les P/T dans le cadre d'un sondage mené par Transports Canada (TC), le rapport détaille les écarts mineurs et plus importants par rapport aux normes du CCS à travers le pays. Par exemple, il est à noter que même si les normes du CCS sont censées s'appliquer à tous les véhicules utilitaires pesant plus de 4 500 kg (qu'ils soient considérés comme intra-provinciaux ou extra-provinciaux), l'Alberta, la Saskatchewan et le Yukon n'ont pas mis en œuvre cette exigence générale. En conséquence, dans ces provinces, les programmes et règlements de sécurité ne sont pas les mêmes selon qu'il s'agit de transporteurs routiers intra-provinciaux ou extra-provinciaux. Alors que le seuil de poids du CCS pour les transporteurs routiers extra-provinciaux est fixé à 4 500 kg en Alberta et au Yukon et à 5 000 kg en Saskatchewan, dans ces trois administrations, le seuil s'applique à tous les transporteurs routiers intra-provinciaux à 11 794 kg ou plus.

En ce qui concerne la mise en œuvre du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, les données indiquent que l'Alberta et la Saskatchewan n'ont toujours pas mis en œuvre un règlement qui soit basé sur la Code National de Sécurité. Dans ces deux provinces, le règlement fédéral s'applique aux transporteurs extra-provinciaux seulement, un règlement différent s'appliquant aux transporteurs intra-provinciaux.

En ce qui concerne le cadre d'aptitude à la sécurité, les données présentées indiquent qu'un régime de cotes de sécurité relativement uniforme a été mis en œuvre par les P/T à l'échelle du Canada. Le seul changement signalé en 2019 est que Terre-Neuve-et-Labrador reçoit et utilise désormais les données des États-Unis dans son régime de cotes de sécurité.

Finalement, la partie I examine l'application de la LTR et des normes du CCS au niveau des administrations. Les données d'application de la loi sont présentées et analysées et des déductions sont faites en ce qui concerne les répercussions potentielles de l'élimination des mesures de rendement et de certaines exigences relatives aux rapports dans les deux derniers accords de contribution. Dans l'ensemble, les données indiquent que le niveau des efforts d'application de la loi, après 10 ans dans le cadre des nouvelles exigences, est resté stable. Le nombre de vérifications en entreprise menées est demeuré plutôt constant en vertu des nouveaux accords, bien qu'aucune comparaison ne puisse être faite avec la situation aux termes de l'ancien régime, compte tenu des changements simultanés apportés

aux exigences de déclaration. En outre, en 2018/19, il y a eu 34,163 inspections de la CVSA de plus menées au Canada comparativement à 2008/09, qui fut la dernière année sous l'ancien régime. Cela représente une augmentation de 13 % à la suite de l'élimination des cibles de rendement. Les données appuient donc l'idée qu'un cadre d'aptitude à la sécurité relativement robuste, stable et dynamique a été mis en œuvre par les P/T.

## *Partie II*

La deuxième partie du rapport examine les statistiques sur les collisions avec un accent particulier sur les collisions mettant en cause des véhicules lourds assujettis à la surveillance réglementaire du CCS. Le nombre de véhicules en cause dans les diverses catégories de collisions est présenté ainsi que les collisions ne concernant qu'un seul véhicule, les états et les actions des conducteurs au moment de la collision et les victimes découlant de collisions de véhicules lourds. Les taux de collisions, estimés sur la base d'un modèle économétrique de prévision, sont également abordés.

Globalement, l'évaluation de la sécurité indique des tendances positives à la baisse pour une grande variété d'indicateurs de sécurité liés aux collisions de véhicules lourds. Le plus faible nombre de décès depuis 1992 a été enregistré en 2019, soit 353, 48 % de moins que le nombre le plus élevé enregistré en 1997, avec 675 décès. Pour ce qui est de la période de 2015 à 2019, on constate une tendance générale à la baisse, bien que le nombre de décès ait augmenté en 2017. En ce qui concerne les blessures, on note à nouveau une tendance positive importante depuis 1992. Au cours de la période 2015 à 2019, les données révèlent une baisse en 2016, deux années consécutives de légères augmentations en 2017 et 2018, suivies d'une nouvelle baisse importante en 2019, avec un total de 10 807 blessés, le chiffre le plus bas depuis 1992.

Les estimations d'exposition suggèrent une augmentation globale à l'égard des véhicules-kilomètres parcourus (VKP) des camions lourds pour la période de 2013 à 2019. Cette augmentation est survenue après le ralentissement économique de 2008 et 2009 et elle est principalement liée aux activités de transport par semi-remorques. Le modèle suggère en outre que cette augmentation de l'exposition ne s'est pas traduite par une détérioration du rendement en matière de sécurité. En fait, les taux de collisions mortelles et avec blessures calculés sur la base du modèle et des données de la Base nationale de données sur les collisions (BNDC) ont connu tous deux une baisse entre 2005 et 2019 (55,8 % pour les collisions mortelles et 57,4 % pour les collisions avec blessures).

En ce qui concerne les facteurs contributifs, tels qu'évalués par les policiers sur les lieux des collisions, les données de la BNDC montrent que pour la période de 2015 à 2019, les défauts des véhicules étaient associées à moins de 4 % des collisions. Les actions des conducteurs et dans une moindre mesure l'état de ces derniers ont été identifiés comme des facteurs contributifs plus importants. Bien que les nombres soient faibles et que l'état des

conducteurs était considéré comme « anormal » dans seulement 5 % des collisions mortelles des véhicules utilitaires (VU), il a été déterminé que la fatigue et l'alcool constituaient des facteurs contributifs clés pour ces collisions. Il est important de noter, toutefois, que la fatigue est sérieusement sous-estimée dans ce type de base de données. En ce qui concerne les actions des conducteurs, lorsqu'il a été déterminé que ces derniers « n'avaient pas eu une conduite appropriée », dans 27,2 % des collisions mortelles de VU, l'inattention et la vitesse étaient les principaux facteurs contributifs.

En somme, les données de la BNDC pour la période de 2015 à 2019 révèlent que l'inattention (liée à la fatigue et à la distraction) et la conduite trop rapide (liée à la prise de risque au volant) sont des facteurs contributifs clés des collisions concernant les collisions mortelles des véhicules lourds au Canada. Cela est conforme à l'évaluation réalisée dans le rapport final du *groupe de travail sur les facteurs humains et la sécurité des transporteurs routiers* du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Thiffault, P. (2011). *Addressing human factors in the motor carrier industry in Canada* ([https://www.ccmta.ca/web/default/files/PDF/human-factors\\_report\\_May\\_2011.pdf](https://www.ccmta.ca/web/default/files/PDF/human-factors_report_May_2011.pdf)).

Le paragraphe 25 (1) de la *Loi sur les transports routiers* (LTR), 1985, ch. 29 (3<sup>e</sup> suppl.) exige que le ministre fédéral des Transports établisse un rapport annuel et le dépose devant chaque chambre du Parlement dans les quinze premiers jours de séance de celle-ci suivant son établissement. Ce rapport doit contenir ce qui suit :

- i) les données statistiques disponibles concernant les tendances liées aux accidents de la route au Canada, mettant en cause des véhicules automobiles qu'exploitent des entreprises de transport extra-provinciales par camion et par autocar;
- ii) l'état d'avancement de la mise en œuvre des règles et des normes concernant l'exploitation sûre des entreprises de transport extra-provinciales par camion et par autocar.

L'exigence cible les entreprises de transport extra-provinciales par camion et par autocar. Les transporteurs routiers sont dits « extra-provinciaux » s'ils transportent des marchandises et des passagers dans plus d'une province ou d'un territoire (P/T) ou bien à l'échelle internationale, alors qu'ils sont dits « intra-provinciaux » (ou « locaux ») si leurs activités se limitent aux frontières d'une administration et relèvent par conséquent de la compétence d'une province ou d'un territoire. Il n'est toutefois pas possible d'établir une distinction entre les entreprises de camionnage et de transport par autocar extra-provinciales et intra-provinciales dans les rapports sur la mise en œuvre des normes de sécurité, puisque ces dernières s'appliquent généralement de la même manière aux deux types d'entreprises et que les données ne sont pas réparties en conséquence.

De même, les données sur les collisions sont présentées pour les entreprises de transport extra-provinciales et intra-provinciales par camion et par autocar ainsi que pour les véhicules non commerciaux aux fins de comparaison. L'expression *véhicule commercial* désigne un camion dont le poids brut enregistré (PBE) est supérieur à 4 500 kg ou un autocar ayant un nombre de places assises désignées supérieur à 10, la place du conducteur étant comprise.

Le rapport comprend deux grandes sections. La partie I porte principalement sur le Code Canadien de Sécurité (CCS) et le cadre national d'aptitude à la sécurité. On y présente ces deux éléments fondamentaux de la surveillance des transporteurs routiers au Canada ainsi que des rapports d'étape sur leur mise en œuvre pour l'année 2019. On y décrit en outre les efforts que déploient les P/T pour faire appliquer la *Loi sur les transports routiers* (LTR) révisée et les normes du CCS pour cette période.

La partie II est un examen des statistiques de sécurité routière. Notons qu'en raison de la nature des données, la partie I est fondée sur l'exercice financier de 2018/19 et la partie II, sur l'année civile 2019. À l'exception de l'information présentée au tableau 1, le rapport est rédigé comme s'il remontait dans le temps, en l'occurrence à la fin de l'année 2019, et n'aborde pas les développements ultérieurs ou les mesures prises, qui seront traités dans les rapports couvrant les années à venir.

## PARTIE 1 : MISE EN ŒUVRE ET STATUT DU CODE CANADIEN DE SÉCURITÉ

### APERÇU DU PROGRAMME DU CCS

La sécurité des transporteurs routiers au Canada constitue une responsabilité conjointe du gouvernement fédéral et des P/T. Le gouvernement fédéral est responsable du transport extra-provincial par camion et par autocar; cependant, en vertu de la LTR, les P/T appliquent la réglementation fédérale pour les transporteurs extra-provinciaux au nom du gouvernement fédéral et assument la responsabilité exclusive des activités intra-provinciales.

Le programme du CCS a été créé en 1987-1988 par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Ce régime de réglementation est axé sur la surveillance du *rendement relatif à la sécurité* plutôt que sur les contrôles économiques, qui sont généralement basés sur l'entrée ou la sortie du marché, l'itinéraire et les marchandises, en plus des frais et services.

Le CCS constitue un ensemble exhaustif de 16 normes qui prescrit des exigences opérationnelles et de rendement *minimales* touchant toutes les facettes importantes de la sécurité des véhicules utilitaires, des conducteurs et des transporteurs routiers, pour favoriser la sécurité des camions et des autocars, promouvoir l'efficacité dans le secteur du transport routier et garantir la mise en œuvre de normes de sécurité uniformes dans l'ensemble du Canada. Il s'applique aux conducteurs et aux transporteurs exploitant des véhicules utilitaires dont le PBE est supérieur à 4 500 kg (à l'exception des autocars, qui sont définis par un nombre de places assises désignées supérieur à 10, peu importe le PBE) et est conçu tant pour les activités extra-provinciales qu'intra-provinciales.

Les normes du CCS sont élaborées par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), l'institution nationale principale qui traite de la réglementation touchant les transporteurs routiers, par l'intermédiaire de comités composés de représentants du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux et territoriaux et

de l'industrie ainsi que de membres associés. Transports Canada (TC) et les P/T participent à parts égales au CCATM. Toutefois, les gouvernements provinciaux et territoriaux sont chargés de la mise en œuvre des normes et de l'application de la loi.

TC cofinance depuis 1987 l'application uniforme et harmonisée du CCS au moyen d'un ensemble de programmes de contribution. Dans ce secteur, TC vise principalement à améliorer la sécurité des transporteurs routiers en facilitant la mise en œuvre uniforme, par les gouvernements provinciaux et territoriaux, des 16 normes du CCS.

La LTR révisée de 2006 continue de permettre aux gouvernements provinciaux et territoriaux d'appliquer la réglementation relative aux transporteurs routiers fédéraux pour le compte du gouvernement fédéral. Ces gouvernements doivent à leur tour assurer la conformité de leurs systèmes de cotes de sécurité aux exigences du CCS.

Le rôle du gouvernement fédéral est de fournir des fonds, du soutien administratif et des conseils aux P/T pour les aider dans la mise en œuvre et l'application du CCS. TC a également la responsabilité de surveiller le rendement et les effets du programme du CCS ainsi que de faciliter l'uniformité à l'échelle nationale dans l'application des normes, en plus de l'harmonisation à l'échelle internationale.

#### DESCRIPTION DES NORMES DU CCS

Le tableau 1 qui suit présente les normes du CCS, indique si celles-ci font l'objet d'une révision par le CCATM, précise la dernière fois qu'elles ont été modifiées, fait ressortir celles qui sont assujetties à un accord de réciprocité Canada/É.-U. et donne une description de leurs éléments clés.

**Tableau 1 : Normes du Code canadien de sécurité**

N°	Nom	Description
1	<p><b>Concept du permis de conduire unique – 1988</b></p> <p>Accord de réciprocité Canada/É.-U. sur les permis de conduire des conducteurs de véhicules utilitaires – 1989</p>	<p>Cette norme interdit la détention de plus d'un permis de conduire. En outre, des procédures administratives ont été établies pour veiller à ce que toute infraction de conduite soit portée à un dossier unique au nom du détenteur du permis. Une série de vérifications doivent également être effectuées ainsi que l'intégration du dossier du détenteur de permis d'une administration précédente.</p>
2	<p><b>Épreuves théoriques et tests sur route (conducteurs) – révisée en 2020</b></p> <p>Accord de réciprocité Canada/É.-U. sur les permis de conduire des conducteurs de véhicules utilitaires – 1989</p>	<p>Cette norme établit la procédure des examens écrits et sur route normalisés des conducteurs de véhicules utilitaires. Cette norme établit également les principaux éléments qui seront évalués par les représentants du gouvernement chargés de faire passer les examens. Remarque : Depuis 1988, les administrations ont mis à jour leurs exigences en procédant à une mise à niveau de l'évaluation des connaissances afin de prévenir la fraude et d'améliorer les tests sur route. Par ailleurs, la formation sur les freins à air est devenue obligatoire.</p>
3	<p><b>Programme de formation des examinateurs de conducteurs – révisée en 2020</b></p> <p>Accord de réciprocité Canada/É.-U. sur les permis de conduire des conducteurs de véhicules utilitaires – 1989</p>	<p>Cette norme vise à mettre à niveau les compétences et les connaissances des examinateurs de conducteurs et de s'assurer qu'elles sont homogènes à l'échelle du Canada.</p>
4	<p><b>Classification des permis de conduire – révisée en 2020</b></p> <p>Accord de réciprocité Canada/É.-U. sur les permis de conduire des conducteurs de véhicules utilitaires – 1989</p>	<p>Cette norme prescrit l'uniformité des classes de permis de conduire ainsi qu'un système de mention pour les permis de conduire et fait en sorte qu'un permis délivré dans une province ou un territoire soit reconnu dans toutes les provinces et tous les territoires.</p>
5	<p><b>Normes et procédures d'auto-accréditation – 1988</b></p>	<p>Cette norme décrit les critères auxquels les transporteurs et les écoles de conduite doivent satisfaire pour être habilités à former et à évaluer les apprentis conducteurs de véhicules utilitaires. Remarque : Pas appliquée dans les petites administrations en raison de la faible demande de la part du petit nombre de transporteurs, de conducteurs et de parcs. Cela ne diminue en rien l'uniformité nationale des exigences.</p>



6	<p><b>Détermination de l'aptitude à conduire au Canada – révisée en 2021</b></p> <p>Révisée annuellement par le CCATM.</p> <p>Accord de réciprocité Canada/É.-U. sur les permis de conduire des conducteurs de véhicules utilitaires – 1998</p>	<p>Les normes médicales pour les conducteurs du CCATM établissent les critères médicaux utilisés pour établir si les conducteurs sont médicalement aptes à conduire (toutes les catégories). Les conducteurs de véhicules utilitaires doivent passer des examens médicaux périodiques.</p>
7	<p><b>Profil des conducteurs et des transporteurs – révisée en 2002</b></p> <p>Fait partie du cadre d'aptitude à la sécurité.</p>	<p>Cette norme fournit aux administrations canadiennes un dossier de rendement sur chaque conducteur et chaque transporteur au chapitre du respect de la réglementation en matière de sécurité. Elle appuie les activités d'application de la loi qui visent à écarter les conducteurs et les transporteurs incompetents et détermine le type de renseignements devant être conservés au dossier de chaque conducteur commercial et de chaque transporteur.</p>
8	<p><b>Suspension temporaire – 1988</b></p>	<p>Cette norme décrit les critères en vertu desquels un agent de la paix peut suspendre à court terme (24 heures) le permis d'un conducteur s'il a des motifs raisonnables et probables de croire que les capacités de ce dernier sont affaiblies par l'alcool ou la drogue.</p>
9	<p><b>Heures de service – révisée en 2022</b></p> <p>Le règlement fédéral a été mis en œuvre le 1<sup>er</sup> janvier 2007 et révisé en 2010.</p> <p>En 2007, la plupart des administrations ont mis en œuvre des règlements correspondants.</p>	<p>Cette norme limite le nombre d'heures durant lesquelles un conducteur du secteur commercial peut conduire et exploiter un véhicule commercial. Elle indique l'obligation d'assurer le suivi des heures de service, décrit les divers cycles d'exploitation et énonce les exigences relatives à la tenue de dossiers par le conducteur ou le transporteur.</p>
10	<p><b>Arrimage des cargaisons – modifiée en 2013</b></p> <p>Révisée annuellement.</p>	<p>Cette norme précise les exigences minimales pour l'arrimage des cargaisons. La dernière version est le fruit d'efforts conjoints de recherche et d'harmonisation des normes du Canada et des É.-U.</p>
11	<p><b>Entretien et inspection périodique – révisée tous les cinq ans</b></p> <p>Mise à jour en 2020.</p> <p>Accord de réciprocité Canada/É.-U. – 1991</p>	<p>Précise les exigences minimales relatives à l'entretien et aux inspections périodiques requises pour trois millions de véhicules utilitaires exploités par des transporteurs au Canada.</p>
12	<p><b>Critères d'inspection sur route de la <i>Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA)</i></b></p> <p>Mise à jour annuellement.</p>	<p>Cette norme précise les critères de la CVSA pour les inspections sur route réalisées par des inspecteurs provinciaux et territoriaux de surveillance des véhicules et des conducteurs de véhicules utilitaires.</p>

13	<p><b>Ronde de sécurité – révisée en 2009</b></p> <p>Mise en œuvre en 2006.</p>	<p>Cette norme prescrit les exigences relatives à la ronde de sécurité quotidienne visant les transporteurs. Elle vise à cerner rapidement les problèmes et les défauts des véhicules et à empêcher l'utilisation de véhicules dans des conditions qui peuvent causer une collision ou une défaillance du véhicule ou y contribuer.</p>
14	<p><b>Cote de sécurité – révisée en 2009</b></p> <p>Mise en œuvre effectuée le 1<sup>er</sup> janvier 2006 par le gouvernement fédéral avec des règles connexes dans les provinces.</p> <p>Accord de réciprocité Canada/É.-U. – 1994 à 2008</p>	<p>Cette norme établit un cadre de travail relatif aux cotes de sécurité des transporteurs routiers grâce auquel chaque administration pourra évaluer le rendement en matière de sécurité des transporteurs.</p>
15	<p><b>Vérifications en entreprise – révisée en 2003</b></p> <p>Fait partie du cadre d'aptitude à la sécurité.</p> <p>Accord de réciprocité Canada/É.-U. – 1994 à 2008</p>	<p>Norme qui décrit le processus de vérification que suivent les administrations pour déterminer le niveau de conformité du transporteur à l'égard de toutes les normes de sécurité applicables.</p>
16	<p><b>Formation de base préalable à l'obtention du permis de classe 1 – conduite de véhicules commerciaux</b></p> <p>(Nouvelle norme, janvier 2020)</p>	<p>Une norme conçue pour garantir que les conducteurs de camions commerciaux de classe 1 sont formés de manière adéquate et cohérente avant d'obtenir leur permis.</p>

## COFINANCEMENT DU CCS ET ACCORDS DE CONTRIBUTION

Le programme de cofinancement du CCS est l'un des moyens par lequel TC collabore avec les P/T en vue d'aborder la sécurité des transporteurs routiers au Canada. La contribution de TC vise à élaborer, réviser, mettre en œuvre, administrer et appliquer les normes du CCS ainsi qu'à surveiller le rendement des transporteurs routiers en matière de sécurité. Dans l'ensemble, depuis 1987, la contribution fédérale en vertu des programmes du CCS était supérieure à 140 millions de dollars. La période examinée dans le présent rapport, axée sur l'année 2019, est incluse dans le programme de 2015-2016 à 2019-2020 (22,2 millions de dollars).

TC contribue également 60 000 \$ par année pour mettre à jour le matériel de formation sur l'application de la loi et le programme d'études qui aident les administrations canadiennes à se conformer aux normes d'inspection routière de la *Commercial Vehicle Safety Alliance<sup>TM</sup>* (CVSA). Cette contribution est effectuée par le biais d'un contrat renouvelé administré par le CCATM. Ces fonds s'ajoutent aux ressources des P/T dans leurs

programmes de sécurité des transporteurs routiers respectifs et sont essentiels pour les petites administrations, leur permettant de participer à l'élaboration et à la mise en œuvre cohérente des règles de sécurité établies à l'échelle nationale s'appliquant à l'industrie des camions et des autocars au Canada.

La mise en œuvre homogène des normes du CCS est le principal objectif des programmes de contribution. Toutefois, la mise en œuvre des révisions qui sont apportées aux normes et qui sont convenues par le CCATM ne constitue pas une condition pour le financement *en soi*. Le focus spécifique des programmes de contribution de 2015-2016 à 2019-2020 demeure la mise en œuvre du cadre d'aptitude à la sécurité qui exige des P/T qu'ils attribuent aux transporteurs routiers une cote fondée sur le rendement en matière de sécurité en intégrant les données sur les collisions, les déclarations de culpabilité et les inspections, ainsi que les résultats sur les vérifications en entreprise, d'une manière harmonisée et homogène à travers le pays.

Le cadre d'aptitude à la sécurité routière est incorporé dans les normes 7 (Profil des conducteurs et des transporteurs), 14 (Cote de sécurité) et 15 (Normes de vérification en entreprise) révisées du CCS, qui ont été incluses dans les lois fédérales en vertu de la LTR en 2006. Les P/T ont convenu que ces trois normes s'appliqueront à tous les transporteurs routiers (privés/pour compte d'autrui, extra-provinciaux et intra-provinciaux) afin qu'un rendement similaire en matière de sécurité et de conformité donne lieu à une cote de sécurité semblable dans chaque administration.

#### MODIFICATION DES MESURES DE RENDEMENT ET DES EXIGENCES D'ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS

##### *Élimination des objectifs en matière d'application de la loi*

Des études ont permis d'établir que les inspections sur route et les activités de vérifications en entreprise ont une incidence positive sur la réduction des collisions. Par conséquent, et conformément aux résultats et aux recommandations issus d'une évaluation du CCS réalisée en 2003, les accords de contribution de 2004 à 2008 conclus avec les administrations contenaient des exigences précisant le nombre minimal d'inspections sur route et de vérifications en entreprise qui doivent être réalisées annuellement.

Toutefois, dans le cas des programmes de cofinancement de 2009/10 à 2014/15 et de 2015/16 à 2019/20, les P/T ont souhaité que soient retirés ces objectifs en matière d'application de la loi. Ils étaient d'avis que les niveaux cibles de vérifications en entreprise obligatoires visant exclusivement les transporteurs routiers sous réglementation fédérale :

- détournait les ressources d'application de la loi au détriment des transporteurs routiers locaux;
- ne leur octroyait pas de flexibilité quant au déploiement de ressources de vérification coûteuses et que cela pouvait avoir créé des inégalités en détournant des ressources rares vers des transporteurs routiers extra-provinciaux qui n'étaient pas nécessairement perçus comme étant à risque par rapport aux transporteurs routiers locaux qui auraient pu avoir un nombre plus élevé de collisions ou des dossiers de conformité moins bons;
- a rendu le régime des cotes de sécurité rigide et pas suffisamment axé sur les données relatives aux accidents, aux inspections et aux déclarations de culpabilité contenus dans les systèmes de cotes de sécurité dans chaque administration.

En conséquence, et étant donné la confiance du gouvernement fédéral dans l'engagement des P/T de maintenir un niveau suffisant d'application de la loi, Transports Canada a accepté d'éliminer les objectifs de rendement. Si le nombre d'inspections de la CVSA et de vérifications en entreprise augmente ou demeure relativement stable, le niveau d'application de la loi et la capacité de surveillance de TC ne seraient probablement pas touchés. Cependant, une forte baisse en nombre absolu de vérifications ou des changements dans le nombre ou les types d'inspections de la CVSA menés pourraient créer des problèmes concernant l'équité de l'application des exigences du CCS et de la LTR.

Par conséquent, il est important de surveiller le nombre d'inspections sur route et de vérifications en entreprise menées par les P/T. L'analyse des tendances dans les données d'application de la loi joue un rôle déterminant dans l'évaluation de l'incidence de cette nouvelle approche. Les pages 23-31 de ce rapport présentent des données jusqu'en 2019 et un énoncé sommaire est fait aux pages 32-33. Comme on le verra, à l'heure actuelle, les données n'indiquent aucune diminution importante ni systématique de l'application de la loi à la suite de l'élimination des objectifs.

#### *Modifications des exigences d'établissement de rapports*

Les exigences visant à rendre compte du nombre d'inspections et de vérifications en entreprise sont conçues pour assurer des règles du jeu uniformes sur le plan de l'application de la loi pour les transporteurs routiers extra-provinciaux poursuivant des activités au Canada. Les accords antérieurs à 2009 contenaient des exigences pour les administrations visant à rendre compte du nombre d'inspections et de vérifications en entreprise effectuées auprès de tous les transporteurs routiers (intra-provinciaux et extra-provinciaux). Toutefois, pour les accords de 2009/10 à 2014/15 et de 2015/16 à 2019/20, ces exigences ont été simplifiées. Par conséquent, afin de demeurer admissible au financement de TC, les P/T sont actuellement tenus de déclarer annuellement :

- le nombre total de nouveaux certificats d'aptitude à la sécurité et de certificats actifs délivrés par une administration pour les exploitants de camions et d'autocars extra-provinciaux par année;
- le nombre de vérifications en entreprise menées auprès de transporteurs routiers extra-provinciaux;
- le nombre total de cotes de sécurité attribuées par catégorie (c.-à-d. satisfaisante, satisfaisante non vérifiée, conditionnelle et non satisfaisante) aux transporteurs routiers extra-provinciaux;
- le nombre total de transporteurs routiers intra-provinciaux actifs, mais pas le nombre total de cotes de sécurité assignées par catégorie aux transporteurs routiers intra-provinciaux ni le nombre de vérifications en entreprise menées auprès de transporteurs routiers intra-provinciaux.

Suite à ces changements dans les exigences d'établissement de rapports, TC est toujours en mesure de surveiller la répartition entre les transporteurs routiers extra-provinciaux et intra-provinciaux poursuivant des activités dans chaque administration, puisque le nombre total de transporteurs routiers extra-provinciaux et intra-provinciaux est toujours déclaré, ce qui permet une analyse historique.

Toutefois, par le passé, on fournissait également des statistiques décrivant les catégories de cotes de sécurité intra-provinciales, ce qui pouvait servir de base pour déterminer où les administrations avaient axé leurs efforts, par rapport au cadre d'aptitude à la sécurité, entre les transporteurs routiers intra-provinciaux et extra-provinciaux. Il est possible que la capacité de TC à évaluer si le cadre d'aptitude à la sécurité est appliqué équitablement aux transporteurs intra-provinciaux et extra-provinciaux puisse être touchée par le changement dans l'exigence d'établissement de rapports. Cet enjeu potentiel est donc surveillé.

Certaines dispositions importantes restent inchangées dans les accords de financement de 2009/10 à 2014/15 et de 2015/16 à 2019/20 quant à l'application de la loi. Les accords obligent toujours les P/T à déclarer annuellement :

- le nombre total d'accidents, d'inspections et de déclarations de culpabilité qu'ils échangent (transmettent et reçoivent) depuis et à partir d'autres administrations par le biais de l'Échange interprovincial des dossiers (EID) tenu par le CCATM;
- le nombre total d'employés chargés de l'application de la loi affectés aux inspections de la CVSA et d'employés menant des vérifications en entreprise. Ces données sont utilisées par TC pour assurer une cohérence et une équité relatives dans l'application des exigences du CCS et de la LTR auprès des transporteurs routiers extra-provinciaux et intra-provinciaux à l'échelle du Canada;
- le nombre total d'inspections de niveaux 1 à 5 de la CVSA. Les différentes inspections de la CVSA sont caractérisées par la rigueur avec laquelle les documents du conducteur et le véhicule sont inspectés. En général, les inspections

de niveau 1 sont plus complètes, plus exigeantes en main-d'œuvre et plus coûteuses que les autres inspections dans le cadre du programme de la CVSA. Étant donné qu'il est impossible, en bordure de route, de distinguer les conducteurs et les véhicules extra-provinciaux et intra-provinciaux, contrairement à l'enjeu susmentionné relatif aux vérifications en entreprise, ces statistiques incluent les deux.

Également inchangée dans les derniers accords, l'obligation pour les transporteurs extra-provinciaux d'obtenir un certificat d'aptitude à la sécurité délivré par l'administration qui a délivré l'immatriculation (où ils sont immatriculés) et pour chacun des P/T de reconnaître les certificats délivrés par d'autres administrations comme étant valides. Tous les P/T ont entrepris d'attribuer des cotes de sécurité aux transporteurs immatriculés dans leurs administrations et d'évaluer le rendement en matière de sécurité d'une manière uniforme.

#### ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE ŒUVRE PAR LES ADMINISTRATIONS DES NORMES DU CCS POUR L'ANNÉE 2019

Le tableau 2 et les notes connexes montrent que les P/T ont entrepris la majeure partie des travaux nécessaires à la mise en œuvre des normes du CCS et des exigences de la LTR. Le Nunavut (Nt) n'est pas inclus dans les tableaux, car aucune route ne relie le territoire au reste du Canada. Les activités de transport commercial du Nt sont donc exclusivement intra-provinciales et ne relèvent pas de la compétence fédérale.

**Tableau 2 : Mise en œuvre du CCS par administration en 2019**

Norme du CCS	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
<b>Exigences générales</b>	LTR												
1 : 4 500 kg et plus	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2 : identificateur unique	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3 : poids	O	5 000	4 500 (I)	5 000 (I)	4 500	4 500	4 500	4500	4 500	4 500	4 500	4 500	4500
4 : exemptions (1)	O	(M) (2)	Certains (3)	Certains (4)	Certains	Certains	Certains	N	Certains	Certains	N	Certains (3)	Certains
5 : intra/extra	Extra seulement	Même	Diff.	Diff.	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Même	Diff.	Même
<b>Permis d'exploitation de certificats de sécurité (5)</b>	LTR	O Autocar	O Autocar (6)	O Autocar	O Autocar	O Autocar	O Autocar	O Autocar (7)	O Autocar	O Autocar	N O Autocar	O Autocar	O
<b>Responsabilité financière</b>	LTR												
Minimum 1 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Marchandises dangereuses 2 000 000 \$		O	O	O	O	O	O	O	O	N	O	O	O
Mention		O	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (8)	O	O	N (M) (8)
<b>Norme 1 Concept du permis de conduire unique</b>	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
<b>Norme 2 Épreuves théoriques et tests sur route (conducteurs)</b>	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
<b>Norme 3 Programme de formation des examinateurs de conducteurs</b>	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
<b>Norme 4 Système de classification des permis de conduire</b>	S.O.	O	O	O	O	O (M) (9)	O	O	O	O	O	O	O
<b>Norme 5 Normes et procédures d'auto-accréditation (10)</b>	S.O.	O	O	O	O	O	O	S.O.	O	S.O.	S.O.	S.O.	O
<b>Norme 6 Normes médicales pour les conducteurs du CCATM – fréquence (11)</b>	S.O.	O	O (M)	O	O (M)	O	O (M)	O	O	O	O	O	O
<b>Norme 7 Profils des conducteurs et des transporteurs</b>	LTR	O	O	O	O	O (12)	O	O	O	O	O	O	O
<b>Norme 8 Suspension temporaire</b>	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
<b>Norme 9 Heures de service (13)</b>	O 1 <sup>er</sup> janv. 2007	1 <sup>er</sup> mars 2007 (14)	O (I)	O (I)	O 1 <sup>er</sup> juin 2007	O 1 <sup>er</sup> janv. 2007	O 15 juin 2007	O 30 juin 2007	O Déc. 2009	O 1 <sup>er</sup> janv. 2007	O 1 <sup>er</sup> janv. 2007	O 1 <sup>er</sup> mai 2008	O 1 <sup>er</sup> janv. 2009
<b>Norme 10 Arrimage des cargaisons (15)</b>	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
<b>Norme 11 Inspection périodique et obligatoire des véhicules commerciaux (16)</b>	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	N (M) (17)
<b>Norme 12 Critères d'inspection sur route de la CVSA</b>	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
<b>Norme 13 Ronde de sécurité (18)</b>	S.O.	À dét. (20)	O 1 <sup>er</sup> juillet 2009	O Autocar 201 2 (19)	O 1 <sup>er</sup> juillet 2008	O (M) 1 <sup>er</sup> juillet 2018	O Novembre 2016	À dét.	O 1 <sup>er</sup> février 2018	O 1 <sup>er</sup> avril 2009	O 1 <sup>er</sup> juillet 2012	O 1 <sup>er</sup> août 2008	O Déc. 2011
<b>Norme 14 Cotes de sécurité, système et procédures</b>	LTR	O (M) (21)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
<b>Norme 15 Vérifications en entreprise</b>	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O

**Légende :**

**O** = les exigences réglementaires sont en place, **N** = les exigences réglementaires ne sont pas en place, **M** = écart mineur, **S.O.** = sans objet, **I** = écart important, **À dét.** = à déterminer, **Diff.** = traitement différent des transporteurs extra-provinciaux et intra-provinciaux.

## Remarques :

- 1) La plupart des administrations accordent des exemptions mineures (p. ex. véhicules agricoles, camions de pompier, autobus de transport urbain). Ces véhicules ne sont généralement pas de compétence fédérale.
- 2) En C.-B., le CCS s'applique aux véhicules selon un seuil de 5 000 kg, conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province.
- 3) En Alb. et au Yn, le seuil lié au CCS se situe à 4 500 kg pour les transporteurs extra-provinciaux (fédéraux), alors qu'il se situe à 11 794 kg pour les transporteurs intra-provinciaux (locaux).
- 4) En Sask., le seuil lié au CCS se situe à 5 000 kg pour les transporteurs extra-provinciaux (fédéraux) et est similaire à celui de la C.-B. conformément aux systèmes d'immatriculation et d'assurance des véhicules de la province, alors qu'il se situe à 11 794 kg pour les transporteurs intra-provinciaux (locaux).
- 5) Tous les conducteurs de camions et d'autocars ont besoin d'un certificat d'aptitude à la sécurité. Les exploitants d'autocars ont besoin d'une autorisation de circuler en plus du certificat d'aptitude à la sécurité. Dans de nombreuses administrations, le processus de demande est beaucoup plus simple que celui des années précédentes. T.-N.-L. ne délivre pas de certificat d'aptitude à la sécurité pour les transporteurs routiers, cependant, le numéro CCS unique est imprimé sur chaque document d'immatriculation. Les autocars ont besoin d'une autorisation de circuler. L'Alb. a lancé un programme de pré-entrée en 2019 qui a éliminé les certificats d'aptitude à la sécurité temporaires et exige maintenant que les transporteurs sous réglementation fédérale et provinciale suivent un cours sur les certificats d'aptitude à la sécurité et passent un examen avant d'acquiescer un tel certificat. Le transporteur doit également procéder à un examen de conformité des nouveaux transporteurs dans les 12 mois suivant son entrée en activité. L'Alb. a également inclus un processus de renouvellement des certificats d'aptitude à la sécurité. Au MB, le *Traffic and Transportation Modernization Act* a supprimé l'exigence relative aux autorités d'exploitation d'autobus le 1<sup>er</sup> mars 2019.
- 6) L'Alb. a simplifié les exigences pour l'obtention du certificat d'autorisation de circuler par les exploitants d'autocars.
- 7) Le N.-B. travaille encore à la mise en œuvre de tous les aspects du processus de demande et des exigences relatives aux assurances en ce qui a trait aux certificats de sécurité.
- 8) À l'Î.-P.-É., on attend toujours les modifications aux exigences relatives aux assurances. Les T.N.-O. sont peu susceptibles de rendre obligatoires les dispositions en matière d'assurance des exigences relatives aux certificats de sécurité, car il n'y a pas suffisamment de compagnies d'assurance dans ce territoire pour fournir cette mention.
- 9) L'Ont. utilise une désignation alphabétique plutôt que numérique pour les permis de conduire – toutes les autres classes de permis du CCS sont présentes.
- 10) Dans les petites administrations, le nombre de transporteurs n'est pas assez important pour appuyer l'autocertification de certaines normes du CCS (c.-à-d. PMVI) et c'est pourquoi la norme n'est pas adoptée. Cette absence de mise en œuvre n'est pas considérée comme un écart important.
- 11) Certaines administrations ont des exigences plus strictes que les exigences minimales du CCS en matière de fréquence. De plus, le processus est plus étroitement contrôlé, car les médecins sont tenus de signaler les problèmes de santé qui peuvent altérer la conduite. Un examen médical peut être demandé en tout temps et au renouvellement du permis. Un permis de conduire commercial (PCC) canadien ne peut pas être obtenu ou renouvelé sans certificat médical. Les PCC sont renouvelés au moins une fois aux cinq ans (parfois plus souvent).
- 12) L'Ont. a introduit le *Driver Behavior Predictive Model* (Modèle de prévision du comportement du conducteur), comprenant des points adaptés qui respectent la norme 7 ou la dépassent.
- 13) Le règlement fédéral révisé sur les heures de service est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007. Ce règlement s'applique à tout transporteur routier qui traverse une frontière provinciale/territoriale ou internationale. Pour que les autorités provinciales puissent appliquer le règlement fédéral, un règlement correspondant régissant les transporteurs routiers intra-provinciaux et extra-provinciaux doit être adopté dans la législation provinciale. Le tableau indique la date réelle de mise en œuvre du nouveau règlement dans chaque province et territoire. Lorsque des dates limites de mise en œuvre ne sont pas établies, la mention « À dét. » (à déterminer) est indiquée. L'Alb. et la Sask. appliquent le règlement fédéral sur les heures de service aux transporteurs extra-provinciaux seulement, un règlement différent s'appliquant aux transporteurs intra-provinciaux.
- 14) En vertu de la politique, la C.-B. n'applique pas les exigences relatives aux heures de service à tout véhicule routier commercial faisant du transport intra-provincial ou extra-provincial (c.-à-d. les camions) dont le poids se situe entre 5 000 et 11 794 kg. Le 2 avril 2019, la Colombie-Britannique a lancé un projet pilote sur les heures de service pour les véhicules utilitaires assurant le transport de personnes ou de biens à destination ou en provenance d'un site de production cinématographique en C.-B. Les heures autorisées ont été déterminées en consultation avec l'industrie et reconnaissent l'environnement de travail unique de l'industrie cinématographique.
- 15) À l'automne 2010, le Conseil des ministres responsables du transport et de la sécurité routière a approuvé une série de modifications à la norme concernant l'arrimage des cargaisons. Une période de sensibilisation précédera la mise en œuvre complète des révisions. La plupart des administrations utilisent maintenant la méthode « adopté par renvoi » pour assurer la mise à jour de la norme, ce qui explique qu'il n'y a pas d'écart d'une administration à l'autre en 2011.
- 16) Le CCATM a entrepris une initiative visant à mettre à jour les normes d'inspection et d'entretien exhaustives s'appliquant aux camions, aux autocars et aux remorques.
- 17) Aux T.N.-O., des installations d'inspection sont disponibles pour les véhicules de transporteurs routiers extra-provinciaux. Ils obtiennent l'aide de l'Alb. en ce qui concerne le respect des exigences nationales en matière d'inspection périodique.



- 18) Toutes les administrations canadiennes s'emploient à mettre en œuvre des exigences d'inspection avant et après le voyage pour les exploitants commerciaux. Les échéances varient d'un véhicule à l'autre (camions/autocars). Les nouvelles dates cibles pour la mise en œuvre sont indiquées dans le tableau. La difficulté pour un certain nombre d'administrations semble être l'exigence de mener des inspections de soubassement obligatoires à kilométrage fixe ou planifiées dans le cas des autocars. En Ontario, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2018, les inspections de soubassement pour les autocars expirent au plus tard entre 30 jours ou 12 000 km, selon le délai le plus tardif (pour la norme 13 du CCS, il s'agit du délai le plus court, soit 30 jours ou 12 000 km). En N.-É., un règlement harmonisé à la norme 13 du CCS est entré en vigueur en février 2018 avec l'exigence supplémentaire d'enlever la neige et la glace sur un véhicule commercial avant qu'il ne circule sur la route.
- 19) La Sask. doit encore mettre en œuvre les inspections de soubassement pour les autocars. Autrement, la norme est en place.
- 20) La C.-B. n'a pas encore mis en œuvre la norme 13 en raison de préoccupations concernant les délais d'inspection obligatoire du soubassement pour les autocars. La C.-B. procédera à un examen basé sur l'essai de l'Ont. en modifiant le délai selon la période la plus longue, soit tous les 12 000 km ou 30 jours.
- 21) Le 1<sup>er</sup> juin 2015, la C.-B. a adopté trois nouvelles options supplémentaires en matière de cote de sécurité : « excellente » (pour reconnaître les transporteurs qui ont obtenu un excellent résultat de vérification ainsi qu'un statut de profil satisfaisant); « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » (pour s'assurer que les transporteurs non vérifiés sont toujours publiquement responsables de leur rendement routier avant qu'une vérification en entreprise quantifiable des installations ne soit effectuée.

## ÉCARTS PAR RAPPORT À UNE MISE EN ŒUVRE COMPLÈTE DU CCS PAR ADMINISTRATION

Bien que le CCS ait pour objectif général de veiller à ce que les transporteurs routiers intra-provinciaux et extra-provinciaux soient traités de la même manière, chaque administration, en vertu de l'accord initial du CCS, est libre d'établir différentes dispositions réglementaires et différentes exigences de tenue de dossiers à l'égard des entreprises de transport par camion et par autocar qui exercent l'ensemble de leurs activités dans leur province ou territoire. On constate donc des écarts par rapport à l'application du CCS à l'échelle du pays, et l'un des principaux objectifs des rapports annuels au Parlement est de les documenter. Le tableau 2 présente des renseignements détaillés sur la façon dont les normes du CCS ont été mises en œuvre au Canada en 2019 et identifie les variations avec les normes, qu'elles soient mineures ou importantes, ainsi que les cas où les transporteurs intra-provinciaux et extra-provinciaux sont traités différemment. Le tableau a été distribué aux P/T et mis à jour en fonction de leurs rétroactions. Ainsi, un écart reste enregistré par rapport au tableau de l'année précédente, à moins qu'une administration n'indique spécifiquement qu'il a été supprimé.

Bon nombre des écarts sont mineurs et existent depuis plusieurs années. Certaines administrations peuvent être enclines à les laisser en place jusqu'à ce que des modifications plus importantes soient apportées à leurs règlements.

Les normes du CCS sont dynamiques et font l'objet d'un examen et d'une mise à jour périodiques pour répondre aux enjeux contemporains de l'industrie du transport routier au Canada. Des écarts peuvent survenir en raison des différentes priorités législatives des administrations et de l'obtention de ressources pour mettre en œuvre les révisions apportées aux normes du CCS. Ainsi, dans une année donnée, il peut y avoir plus ou moins d'écarts dans la mise en œuvre uniforme et complète des normes du CCS. Cependant, sur le long terme, on observe une tendance progressive vers l'élimination de ces différences. Tel qu'indiqué ci-dessous, les écarts peuvent être liés aux dispositions générales du CCS ou à des normes particulières.

---

### ÉCARTS RELATIFS AUX DISPOSITION GÉNÉRALES DU CCS

Les normes du CCS s'appliquent à tous les véhicules utilitaires dont le poids est supérieur à 4 500 kg, qu'ils soient considérés comme des véhicules intra-provinciaux ou extra-provinciaux. Le tableau 2 indique qu'à l'exception de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Yukon, les P/T ont mis en œuvre cette exigence

générale. La Colombie-Britannique s'écarte un peu de l'exigence du CCS du fait que ses systèmes d'immatriculation et d'assurance ne relèvent pas du même organisme. Cet écart est ainsi considéré comme mineur et peu susceptible de changer.

Dans les cas de l'Alberta, du Yukon et de la Saskatchewan, le seuil de poids pour l'application du CCS se situe toujours à 4 500 kg (Alb., Yn) et à 5 000 kg (Sask.) pour les transporteurs routiers extra-provinciaux. Toutefois, en Alberta et au Yukon, le seuil d'application pour les transporteurs routiers intra-provinciaux est de 11 794 kg ou plus, tandis qu'en Saskatchewan, l'application des normes du CCS aux transporteurs routiers intra-provinciaux s'établissait à 11 000 kg jusqu'en 2014, puis le seuil a été porté à 11 794 kg comme en Alberta et au Yukon.

Cela signifie qu'en Alberta, en Saskatchewan et au Yukon le CCS ne s'applique pleinement qu'aux véhicules intra-provinciaux excédant ces seuils de poids. Les véhicules dont le poids est inférieur à ces seuils et qui sont exploités uniquement à l'intérieur de ces provinces sont exemptés de nombreuses normes du CCS (heures de service, ronde de sécurité, inspection annuelle et cotes de sécurité, etc.). Bien que cet écart soit important, ces véhicules ne sortent généralement pas de ces provinces.

---

#### ÉCARTS PAR RAPPORT À DES NORMES PRÉCISES DU CCS

Les données de 2019 indiquent que la plupart des administrations continuent d'exempter certains types de véhicules du programme du CCS dans leurs règlements locaux. Ceux-ci comprennent notamment les véhicules municipaux et agricoles, les ambulances, les camions de pompier, les corbillards et certains véhicules utilisés par divers corps de métier (p. ex. plombiers). Puisque ces véhicules sont d'ordinaire utilisés au niveau local, ces écarts relatifs aux exigences du CCS n'ont généralement aucun effet sur les exploitations extra-provinciales de camions et d'autocars.

Trois administrations (Alberta, Saskatchewan et Yukon) continuent de traiter les transporteurs extra-provinciaux et intra-provinciaux différemment dans leurs règlements. La Colombie-Britannique exempte les camions d'un poids nominal brut égal ou inférieur à 11 794 kg des exigences de se conformer à la réglementation sur les heures de service. En vertu de la politique, la Colombie-Britannique n'applique pas les exigences relatives aux heures de service aux véhicules utilitaires de 5 000 à 11 794 kg pour les transporteurs intra-provinciaux et extra-provinciaux.

Presque tous les P/T ont mis en œuvre les exigences de responsabilité financière (assurance) ainsi que celles relatives au processus d'application de la LTR et du CCS. À l'Île-du-Prince-Édouard et dans les Territoires du Nord-Ouest, des travaux sont toujours en cours pour se conformer à toutes les exigences réglementaires.

En 2019, l'Alberta a lancé un programme de « pré-rentree » qui a éliminé les certificats d'aptitude à la sécurité temporaires. La province exige désormais que les transporteurs sous réglementation fédérale et provinciale suivent un cours sur les certificats d'aptitude à la sécurité et passent un examen avant d'obtenir un certificat. Le transporteur doit également procéder à l'examen de conformité pour les nouveaux transporteurs dans les 12 mois suivant son entrée en activité. L'Alberta a également mis en place une procédure de renouvellement des certificats d'aptitude à la sécurité et simplifié les conditions d'obtention d'une autorisation d'exploitation pour les exploitants d'autocar.

En ce qui concerne le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, le tableau 2 indique que 11 des 13 administrations avaient mis en œuvre les règlements provinciaux révisés à la fin de 2019. L'Alberta et la Saskatchewan n'ont toujours pas mis en œuvre le règlement fédéral. Dans ces deux provinces, le règlement fédéral s'applique aux transporteurs extra-provinciaux seulement, un règlement différent s'appliquant aux transporteurs intra-provinciaux.

Le tableau 2 indique que certains progrès graduels ont été réalisés dans la mise en œuvre de la norme révisée relative aux rondes de sécurité. En 2019, deux provinces (Colombie-Britannique et Nouveau-Brunswick) n'avaient toujours pas mis en œuvre la norme révisée.

En 2019, le groupe de travail sur la formation de base préalable a été créé au sein du CCATM. Ce groupe a été créé aux fins de l'élaboration d'un programme national de formation initiale minimale pour les conducteurs de véhicules utilitaires au Canada. Les travaux s'appuieront sur les mises à jour récemment effectuées sur les normes n° 2, 3 et 4 du CCS, ainsi que sur les travaux réalisés en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba et en Ontario sur leurs programmes respectifs. Le groupe de travail sur la formation de base préalable a indiqué lors de la réunion annuelle du CCATM que les principaux intervenants nationaux ont été informés de leurs travaux et invités à formuler des commentaires sur l'élaboration d'une nouvelle norme du CCS qui constituera la base de la formation de base préalable au Canada.

## ÉTAT D'AVANCEMENT DU CADRE D'APTITUDE À LA SÉCURITÉ EN 2019

Le tableau 3 présente l'état d'avancement des administrations en 2019 dans la mise en œuvre des exigences de la LTR modifiée (2006) et des normes du CCS devant être incluses dans le régime de cotes de sécurité. Mentionnons que la LTR modifiée perpétue l'esprit des modifications de 1987 à la Loi, alors que la réglementation économique de l'industrie a été remplacée par un accent sur la sécurité routière. Les modifications de 2006 ont consolidé l'accent sur l'aptitude à la sécurité et ont été conçues pour créer un cadre

d'aptitude à la sécurité *uniforme à l'échelle nationale* pour les transporteurs routiers. En bref, les modifications obligent les transporteurs routiers extra-provinciaux à détenir un *certificat d'aptitude à la sécurité*, qui doit être délivré par les autorités provinciales de manière cohérente dans l'ensemble du pays, sur la base de la norme 14 – *Cote de sécurité*, créant un régime de sécurité national uniforme.

Le tableau 3 indique que les P/T ont réalisé d'importants progrès graduels pour réduire les écarts dans les exigences relatives aux cotes de sécurité qui avaient été cernées par Knowles en 2004 lors de l'évaluation de l'état de préparation des administrations canadiennes dans la mise en œuvre de la LTR révisée<sup>2</sup>. Le tableau 3 est abordé dans la prochaine section portant sur la mise en œuvre des dispositions générales de la LTR révisée.

---

<sup>2</sup> Étude de l'état de préparation au projet de cotes de sécurité des transporteurs routiers du CCATM – Rapport final – 2 septembre, 2004 – préparé par Knowles Canada – disponible sur le site Web du CCATM à l'adresse suivante : [www.ccmta.ca](http://www.ccmta.ca) et de Transports Canada à l'adresse suivante : [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca).

**Tableau 3 : Régime de cotes de sécurité du CCS – État d’avancement de la mise en œuvre en 2019**

Éléments de la LTR (1)	TC	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.-L.	Yn	T.N.-O.
1) Dispositions générales	LTR	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
2) Identification des exploitants problématiques	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
3) Modèle d'intervention en quatre étapes adopté (2)	S.O.	O (M) (3)	O	O (M) (3)	O	O	O	O	O	O	O (2)	O	O
4) Surveillance des transporteurs immatriculés dans l'administration seulement	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
5) Transporteurs américains dans le régime de cotes de sécurité (4)	S.O.	N	N	N	N	O (5)	O (5)	N	N	N	N	N	N
6) Demandes/disposition relative à l'assurance	S.O.	O	O	O	O	O	O	N (1) (6)	O	O	O (6)	O	O
7) Tous les véhicules visés par le CCS	S.O.	O	O (M) (7)	O (M) (7)	O	O	O	O	O	O	O	O (M) (7)	O
8) Évaluation des transporteurs en fonction de 24 mois de données	S.O.	O (M) (8)	O (M) (8)	O (M) (8)	O	O	O	O	O	O	O	O	O
9) Échanges de données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
10) Toutes les vérifications en entreprise conformément à la norme 15 du CCS	S.O.	O	O	O	O (M) (9)	O	O	O	O	O	O (9)	O	O (M) (9)
11) Attribution/changement des cotes de sécurité selon quatre catégories de cote	LTR	O (M) (10)	O (M) (10)	O	O	O (M) (10)	O (11)	O (M) (12)	O	O	O (10)	O	O (13)
12) Mise en œuvre de tous les éléments de la norme 14 sur les cotes de sécurité (p. ex. plans de sécurité)	S.O.	O	O	O	O	O (M) (14)	O (M) (14)	O	O	O	O (14)	O	O
13) Toutes les collisions évaluées en fonction de la formule de gravité (p. ex. 2, 4 et 6 points)	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
14) Utilisation du tableau d'équivalence des déclarations de culpabilité du CCATM	S.O.	O (M) (17)	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
15) Évaluation du caractère évitable des collisions responsables	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
16) Réception et utilisation de données des É.-U. dans le système de cotes de sécurité (15)	S.O.	O	O	O	O	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	Inc.	N À dét. (15)	O	O
17) Échanges électroniques d'information sur les transporteurs avec d'autres administrations	S.O.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O (16)	O	O

**Légende :** O = les exigences réglementaires sont en place; I = écart important; N = les exigences réglementaires ne sont pas en place; Inc. = inconnu; M = écart mineur S.O. = sans objet.

## Remarques :

- 1) Les résultats présentés dans ce tableau sont tirés de recherches en ligne et les mises à jour ont été fournies par les administrations au CCATM.
- 2) Toutes les administrations utilisent le processus d'intervention suivant : 1) lettre, 2) entrevue, 3) vérification, 4) audience de justification, dans le cadre du processus d'intervention. La vitesse à laquelle un transporteur passe de l'étape 1 à l'étape 4 et se voit attribuer une cote non satisfaisante peut varier, car un mauvais rendement de sécurité peut faire en sorte que l'on saute certaines étapes du processus d'intervention (lettre d'avertissement/entrevue) et engendrer une vérification immédiate en entreprise. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005. En Ont., l'ordre d'intervention veut que la vérification précède l'entrevue.
- 3) Les systèmes de la C.-B. et de la Sask. sont composés de cinq éléments dans le processus d'intervention. Les interventions de la C.-B. consistent en : 1) une lettre d'avertissement, 2) une auto-évaluation du plan de sécurité, 3) un examen de la sensibilisation à la conformité (introduit en janvier 2013), 4) une vérification, 5) une audience de justification. Le personnel de la Sask. rend visite aux nouveaux inscrits peu de temps après la délivrance de leur certificat de sécurité confirmant leur capacité à remplir les exigences en matière de tenue de dossiers.
- 4) Le 14 septembre 2008, le Canada et les É.-U. ont signé un nouvel accord de réciprocité afin de reconnaître les processus de cotes de sécurité des deux pays. L'accord de réciprocité concernant la cote de sécurité/l'examen de conformité a été signé par le CCATM et la FMCSA et engage les deux parties à s'échanger des données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité pour remplir les profils des transporteurs routiers tenus dans les deux pays. L'accord de réciprocité révisé vise à éliminer le doublement des efforts de suivi et de surveillance des transporteurs routiers des deux côtés de la frontière, éliminant ainsi un obstacle important au commerce transfrontalier.
- 5) L'Ont. et le Qc attribuent des cotes de sécurité aux transporteurs routiers des É.-U. et du Mexique qui exploitent des activités dans leurs administrations, ce qui est permis. Compte tenu d'un accord de réciprocité préexistant concernant les cotes de sécurité et de l'intention de le mettre en œuvre, les autres administrations excluent les transporteurs routiers américains de leurs systèmes. Par conséquent, les transporteurs routiers extra-provinciaux qui exploitent leurs activités aux É.-U. devront avoir deux cotes de sécurité : une émise par une administration canadienne où ils sont immatriculés et l'autre par la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) des É.-U. Les transporteurs routiers américains pourraient avoir un avantage concurrentiel sur certains transporteurs routiers canadiens extra-provinciaux, puisqu'ils n'ont pas à s'inscrire aux programmes de cotes de sécurité des autres administrations canadiennes (à l'exception de l'Ont. et du Qc).
- 6) N.-B. : les éléments du processus de vérification des demandes et de l'assurance ne sont pas tous en place en raison de problèmes de ressources. T.-N.-L. a adopté un processus des demandes en 2005 dans un règlement en novembre 2005.
- 7) Les cotes de sécurité de l'Alb., de la Sask. et du Yn pour les transporteurs extra-provinciaux respectent le seuil de poids du CCS. Le régime de cotes de sécurité s'applique aux transporteurs routiers intra-provinciaux aux seuils de 11 794 kg et plus.
- 8) La C.-B., l'Alb. et la Sask. utilisent une période de 12 mois (plus stricte) au lieu de la période de 24 mois prescrite dans le CCS. Une plus grande importance a été accordée aux événements plus récents en C.-B. et en Alb., mais pas en Sask.
- 9) En 2018, le Man. a piloté un « autre modèle d'évaluation » pour les vérifications en entreprise demandées par les transporteurs à la recherche d'une cote « satisfaisante », qui consistait à examiner les résultats des vérifications de la FMCSA, des évaluations des risques de la Société d'assurance publique du Manitoba, des vérifications de SafeWork, etc. ainsi qu'à examiner le régime interne de gestion de la sécurité interne des transporteurs. Cela a été utilisé pour réduire les tailles des échantillons de la norme 15 du CCS. Le programme a été interrompu après mai 2018. Les T.N.-O. poursuivent les travaux relatifs à la mise en œuvre de vérifications quantifiables et au critère d'échec/de réussite de la norme 15 du CCS. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 10) L'Ont. a cinq catégories de cote, y compris la catégorie « excellente ». Pour sa part, l'Alb. a mis en place une catégorie « excellente » pour les transporteurs routiers participant à son programme de Partenaires en matière d'observation (Partners in Compliance) en 2010. Au 1<sup>er</sup> juin 2015, la C.-B. comptait sept catégories de cote, notamment « excellente » (pour reconnaître les transporteurs qui ont obtenu un excellent résultat de vérification ainsi qu'un statut de profil satisfaisant), « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » (pour s'assurer que les transporteurs non vérifiés sont toujours publiquement responsables de leur rendement routier avant qu'une vérification en entreprise quantifiable des installations ne soit effectuée).

À des fins d'échange de données, les cotes « conditionnelle non vérifiée » et « non satisfaisante non vérifiée » sont actuellement remplacées par la cote « satisfaisante non vérifiée ». T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.

- 11) Depuis l'été 2015, le Québec se conforme aux quatre catégories de cote.
- 12) Le N.-B. connaît des difficultés en ce qui a trait à l'attribution immédiate d'une cote non satisfaisante lorsque les niveaux d'assurance minimaux ne sont pas atteints. Il s'agit d'une question de déclaration qui sera traitée dans le cadre d'un projet de modernisation à long terme visant à mettre à jour les systèmes.
- 13) Les T.-N.-O. ont mis en place un système pour attribuer quatre cotes de sécurité conformément à la LTR et au CCS.
- 14) En Ont. et au Qc, une cote de sécurité conditionnelle peut être appliquée en fonction du rendement routier de sécurité d'un transporteur sans qu'il ait échoué une vérification. T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 15) Dans le cadre de leurs méthodes d'attribution des cotes de sécurité, la C.-B., l'Alb. et le Man. utilisent des données sur les événements américains (p. ex. les collisions et les inspections de la CVSA) pour évaluer les transporteurs routiers extra-provinciaux qui y sont immatriculés. On ignore si d'autres administrations canadiennes incluent des données sur les événements américains dans leurs méthodologies pour évaluer leurs transporteurs routiers extra-provinciaux immatriculés dans l'administration. Il se peut que T.-N.-L. ne reçoive pas de données américaines et qu'elle ne les utilise pas. À confirmer.
- 16) T.-N.-L. a adopté ceci dans un règlement en 2005.
- 17) La C.-B. utilise le tableau d'équivalence des déclarations de culpabilité en relation avec les codes d'équivalence, mais en octobre 2015, a révisé les points associés à chaque type de déclaration de culpabilité pour mieux refléter la corrélation avec les accidents futurs ainsi qu'en utilisant une échelle de 5 points pour déterminer plus précisément le rendement routier du transporteur.



Le précédent rapport annuel au Parlement présentait un bilan septennal couvrant la période de 2012 à 2018<sup>3</sup>. Des renseignements détaillés sur les différents processus intervenant dans la mise en œuvre de la LTR et du cadre national d'aptitude à la sécurité, ainsi que sur les différences régionales dans le pays, ont été présentées dans cet examen. Ces renseignements ne sont donc pas répétés ici si aucun changement n'est intervenu en 2019. Le lecteur est renvoyé à cette édition antérieure pour une discussion plus complète.

Dans l'ensemble, le tableau 3 indique que les P/T ont élaboré et mis en œuvre un régime de cotes de sécurité généralement conforme fondé sur les modifications de la LTR et qu'ils délivrent des cotes de sécurité à leurs transporteurs routiers immatriculés dans l'administration. Le seul changement notable entre 2018 et 2019 est que le Yukon a indiqué qu'à partir de 2019, il inclura désormais les données américaines dans son régime de cotes de sécurité.

#### *Examen du cadre d'aptitude à la sécurité du CCATM*

En 2017, l'industrie a soulevé la question des incohérences potentielles entre les administrations en ce qui concerne le cadre d'aptitude à la sécurité et la façon dont les transporteurs sont évalués en fonction de leur rendement en matière de sécurité. Suite à ces discussions, le CCATM a procédé en 2019 à un examen de la manière dont les normes n° 7, 14 et 15 du CCS sont appliquées à l'échelle du pays. Conformément aux évaluations effectuées dans les rapports annuels actuels et précédents de Transports Canada au Parlement, cet examen a conclu qu'il existe effectivement des différences dans la manière dont chaque administration contrôle les transporteurs, y compris, par exemple, la durée pendant laquelle les événements sont consignés et la manière dont les vérifications en entreprise sont menées. Il a toutefois été souligné que toutes les administrations identifient les transporteurs non sécuritaires, bien qu'à l'aide de leurs propres algorithmes, et qu'il n'y a pas de différences flagrantes dans la manière dont un transporteur est évalué dans chaque administration.

---

<sup>3</sup> <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/securite-vehicules-automobiles/transporteurs-routiers-vehicules-utilitaires-leurs-conducteurs/securite-vehicules-commerciaux-canada>

### *Progrès dans l'élaboration des dispositifs de consignation électroniques*

Les dispositifs de consignation électroniques (DCE) aident à s'assurer que les heures de travail et de repos d'un conducteur commercial sont consignées de manière précise et fiable. Ces appareils sont destinés à remplacer les fiches journalières sur papier, qui peuvent être falsifiées ou incomplètes, et, dans certains cas, dupliquées ou manquantes.

Bien que les efforts de recherche et de consultation sur cette question remontent à 2005, la période de 2009 à 2019 a été marquée par l'élaboration la plus intense de la part du gouvernement fédéral et des P/T, à la fois individuellement et au sein du CCATM. Cette décennie s'est avérée cruciale pour le développement de l'utilisation obligatoire des dispositifs des DCE afin d'assurer le respect du règlement sur les heures de service au Canada.

Le 16 décembre 2017, Transports Canada a publié le *Règlement modifiant le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire (dispositif de consignation électronique et autres modifications)* dans la Gazette du Canada, Partie 1. La publication finale, dans la Partie 2 de la Gazette du Canada, a eu lieu le 12 juin 2019. La date d'entrée en vigueur a été fixée à 24 mois après la publication de la partie 2, soit le 12 juin 2021.

Pendant que ce travail réglementaire se déroulait, des efforts importants ont également été déployés par des représentants provinciaux et fédéraux au sein du groupe de travail sur la norme technique des DCE du CCATM pour élaborer la norme canadienne sur les DCE. Cette norme établit des spécifications de rendement et de conception minimales pour les DCE, qui s'inspirent largement des exigences techniques américaines, mais sont adaptées pour tenir compte du règlement canadien sur les heures de service. La version 1.1 de la norme a été publiée le 9 décembre 2019, et la norme est incorporée par renvoi dans la version finale du règlement fédéral sur les heures de service.

Notons qu'afin d'assurer un niveau élevé de confiance dans l'efficacité des DCE, un processus de certification par un tiers a été identifié comme la méthode la plus fiable pour garantir que les modèles de DCE et les versions logicielles seront conformes à la norme technique et aux règlements. À cette fin, en 2019, Transports Canada a conclu un accord avec le Conseil canadien des normes pour l'accréditation des organismes de certification que les fournisseurs de DCE utiliseront pour certifier ces derniers.

L'application des normes du CCS comprend deux volets : les inspections sur route de la CVSA et les vérifications en entreprise. Le cofinancement de Transports Canada accordé aux administrations est en partie lié à la réalisation de ces deux volets. Des études démontrent des répercussions positives sur la sécurité pour ces deux types d'interventions.

L'élimination des objectifs de rendement pour les inspections de la CVSA et les vérifications en entreprise et la rationalisation des exigences en matière de rapports pourraient toutefois avoir une incidence sur la capacité de TC à évaluer l'équité entre les transporteurs routiers extra-provinciaux et intra-provinciaux et à dégager une vue d'ensemble de la sécurité des véhicules utilitaires au Canada.

Il est en effet possible qu'une quantité réduite de données limite et fragmente le tableau, comparativement aux années antérieures. Une variable atténuante est le fait que les P/T doivent encore rendre compte des inspections de la CVSA et des vérifications effectuées auprès des transporteurs extra-provinciaux, bien qu'aucun objectif de rendement n'ait été fixé. Les évaluations futures détermineront la mesure des répercussions.

Les données présentées ci-dessous proviennent des rapports des administrations fournis par TC en fonction des exigences révisées en matière d'établissement de rapports contenues dans les deux derniers accords de cofinancement.

---

#### CRITÈRES D'INSPECTION SUR ROUTE DE LA CVSA

La recherche a établi à maintes reprises que les inspections sur route des conducteurs de véhicules utilitaires et des véhicules ont des effets positifs sur les taux de conformité et la sécurité. Des inspecteurs des P/T qualifiés effectuent ces inspections en bordure de route, aux pesées routières et aux installations des transporteurs routiers en fonction des procédures et des critères d'inspection créés par la CVSA appelés le *North American Standard Inspection Program*.

Au Canada, les critères de mise hors service élaborés par la CVSA sont spécifiés dans la norme 12 *Critères d'inspection sur route de la CVSA* du CCS, qui est mise à jour annuellement. La norme 12 porte sur quatre domaines clés : les conducteurs, les véhicules, les marchandises dangereuses et la conformité administrative. Les inspections de la CVSA

comportent maintenant jusqu'à huit niveaux, toutefois, les niveaux 1 à 5 sont les plus couramment utilisés, le niveau 1 représentant la procédure d'inspection la plus complète<sup>4</sup>.

Avant l'élimination des cibles d'inspection de la CVSA en 2008-2009, les P/T dépassaient généralement celles-ci, démontrant ainsi des niveaux d'activité assez robustes dans toutes les administrations. Comme on peut le voir dans le tableau 4 et la figure 1, cette tendance se poursuit; l'élimination des cibles n'a pas donné lieu à une réduction du nombre total d'inspections. D'un point de vue national, on observe en fait une tendance à la hausse après l'élimination des objectifs, comme le montre la figure 1.

Notons que les 331 511 inspections menées en 2009-2010 et les 320 982 inspections menées en 2010-2011 dépassent toutes les autres années où les cibles étaient en vigueur, seule l'année 2005-2006 présentait des totaux plus élevés pour les inspections de la CVSA. Comme on peut le voir dans le tableau 4, il n'y a que quelques cas (en jaune) où le nombre d'inspections est inférieur aux anciens niveaux cibles, mais le tableau national demeure néanmoins orienté vers la hausse.

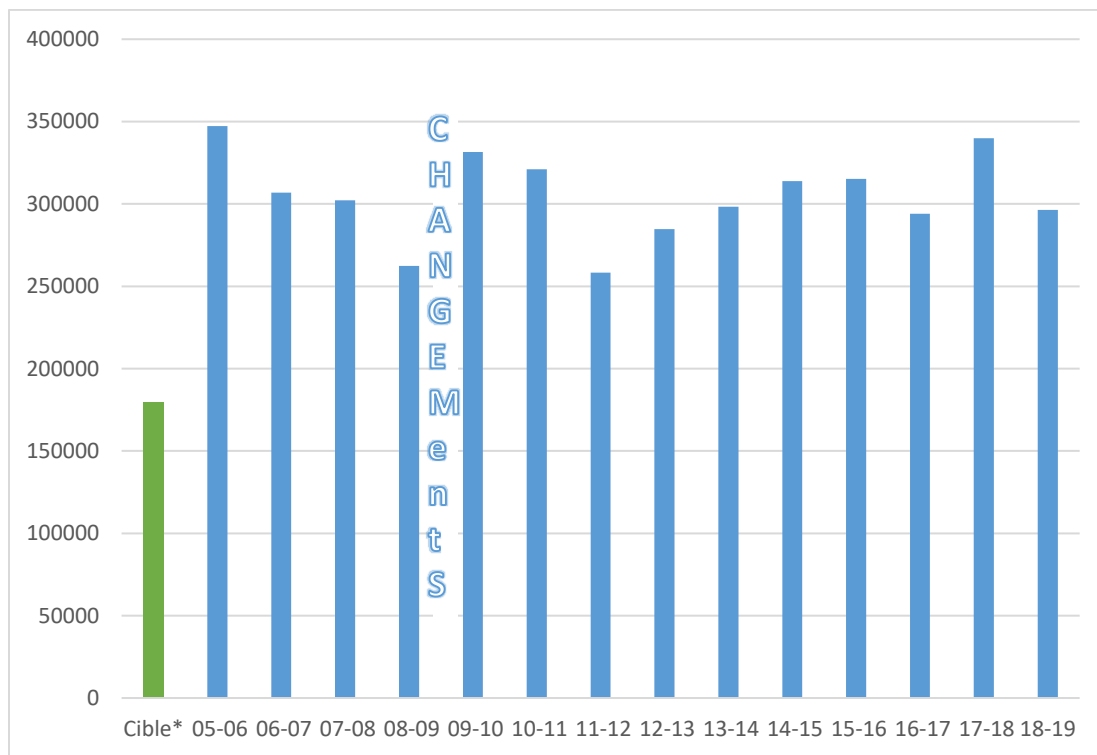
---

<sup>4</sup> Pour une description des niveaux d'inspection de la CVSA : <https://www.cvsa.org/fr/inspections/all-inspection-levels/>

**Tableau 4 : Inspections de la CVSA de 2008-2009 à 2018-2019**

	Cibles*	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19
<b>C.-B.</b>	22 545	27 786	27 382	26 089	27 762	31 865	29 454	25 556	22 996	22 098	23 305	23 071
<b>Alb.</b>	21 724	30 986	32 013	36 720	32 119	32 771	30 156	30 913	25 947	28 124	28 367	27 694
<b>Sask.</b>	8 555	11 438	17 860	15 218	13 052	9 943	11 462	13 904	13 963	15 808	12 617	8 425
<b>Man.</b>	6 445	6 680	7 494	6 189	4 837	3 541	3 841	4 876	3 804	3 804	7 125	6 610
<b>Ont.</b>	77 153	90 288	104 120	95 513	102 807	102 651	110 345	120 960	119 548	113 412	142 782	96 969
<b>Qc</b>	26 943	56 928	100 440	96 320	35 408	65 204	73 620	79 328	95 029	85 058	97 620	106 027
<b>N.-B.</b>	5 642	25 422	28 991	29 808	26 714	25 729	26 013	24 962	20 117	11 710	12 973	11 664
<b>N.-É.</b>	3 961	7 801	7 502	10 145	10 618	7 987	9 578	8 971	9 390	9 354	10 908	11 624
<b>Î.-P.-É.</b>	1 036	2 381	2 160	1 677	1 759	1 521	1 154	1 779	1 267	1 239	1 361	1 277
<b>T.-N.-L.</b>	1 243	1 265	1 748	1 986	1 765	1 636	1 157	1 047	1 333	1 941	1 349	1 411
<b>Yn</b>	562	657	909	782	892	801	629	770	605	682	627	704
<b>T.N.-O.</b>	1 584	644	892	535	635	1 021	834	840	1 120	741	935	963
<b>Total</b>	179 495	262 276	331 511	320 982	258 368	284 670	298 213	313 906	315 119	293 971	339 969	296 439

\*À des fins d'analyse seulement, il s'agit des cibles qui ont été fixées dans des accords de financement précédents, en vigueur de 2004 à 2009.



**Figure 1 : Nombre d'inspections en bordure de route de la CVSA au Canada par exercice financier avant et après l'élimination des cibles en 2009-2010**

---

## ROADCHECK 2019

L'opération Roadcheck est un programme d'inspection de sécurité de 72 heures entrepris tous les ans par des agents d'application de la loi canadiens, américains et mexicains afin de promouvoir la sécurité des transporteurs routiers. L'événement est coordonné par la CVSA en partenariat avec des administrations membres du CCATM. Des véhicules lourds sont sélectionnés aléatoirement aux fins d'inspection conformément aux procédures élaborées par la CVSA. Les freins, les systèmes de direction, les roues, les pneus, les châssis et la façon dont les charges sont arrimées sont inspectés, de même que la documentation du conducteur aux fins d'un examen de la conformité au règlement sur les heures de service.

Les résultats n'incluent pas les véhicules qu'on a laissé passer sans les soumettre à l'inspection et qui sont considérés comme ayant « réussi » compte tenu de la présence d'un autocollant valide de la CVSA. Seuls les véhicules sans autocollant d'inspection valide de la CVSA sont inspectés et inclus dans les résultats. Ce biais d'échantillonnage a pour conséquence que les résultats du programme Roadcheck au chapitre des taux hors service ne devraient pas être extrapolés à l'ensemble des transporteurs routiers.

LA CVSA a présenté les résultats de haut niveau de Roadcheck 2019 lors de la réunion annuelle du CCATM. Il a été indiqué que : *6 797 véhicules utilitaires ont été inspectés dans les provinces et les territoires, ce qui a donné lieu à un taux total de mise hors service de 20,6 %. Malgré les efforts continus, les déficiences liées aux freins continuent de représenter près de la moitié de toutes les violations de mise hors service indiquées lors des contrôles routiers : les résultats de cette année font état de 46,4 % de violations de mise hors service.*

---

## VÉRIFICATIONS EN ENTREPRISE

La réalisation d'une vérification en entreprise consiste pour un vérificateur agréé à se rendre sur le lieu de l'établissement commercial principal d'un transporteur routier afin de procéder à des évaluations complètes. Les vérifications sont menées en fonction d'une procédure définie par la norme 15 *Vérifications en entreprise* du CCS. Comme indiqué dans la norme, une vérification consiste en un examen détaillé de documents particuliers, des entrevues auprès du personnel de sécurité ainsi que des données recueillies durant les inspections de la CVSA. Les vérifications servent en outre à évaluer la conformité et le rendement d'un transporteur en matière de sécurité sur la base des infractions observées. Les résultats sont utilisés conjointement avec le profil du transporteur (voir la norme 7 *Profils des conducteurs et des transporteurs*) pour établir la cote de sécurité du transporteur (norme 14 *Cote de sécurité* du CCS). Les vérifications doivent être quantifiables,

effectuées de manière uniforme au sein de chaque administration et compatibles avec les autres administrations. Elles sont menées par un membre de l'administration dûment formé.

Les vérifications en entreprise servent à attribuer une cote satisfaisante, conditionnelle (dans la plupart des administrations) ou non satisfaisante. Les résultats d'une vérification exigent généralement que les transporteurs routiers mettent en œuvre des mesures pour améliorer le rendement en matière de sécurité et de conformité dans des délais définis. Si le rendement en matière de sécurité et de conformité ne s'améliore pas ou s'aggrave, l'administration peut déclarer non satisfaisant le transporteur routier et révoquer son certificat de sécurité afin de l'empêcher d'exercer ses activités sur les routes canadiennes.

La recherche a établi que le fait de mener des vérifications en entreprise a des effets positifs sur les cotes de sécurité et les taux de conformité. C'est pour cette raison que TC a inclus des cibles minimales pour les vérifications dans le programme de contribution avec les P/T dans les anciens accords de contribution. Toutefois, tel que mentionné, depuis 2009-2010 les P/T ne sont plus tenus de satisfaire ces cibles de vérification minimales ni de déclarer le nombre de vérifications menées auprès des transporteurs routiers intra-provinciaux.

Les P/T ont toujours atteint les cibles de vérification annuelles précisées dans les accords de cofinancement antérieurs de TC, effectuant généralement beaucoup plus de vérifications que le minimum requis. Cela peut être attribuable au fait que le régime de cotes de sécurité incite les administrations à mener des vérifications en fonction des données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité consignées à l'égard des transporteurs routiers dans leurs profils.

Le tableau 5 indique que, pour les années des anciens accords de financement, le nombre de vérifications a atteint un sommet en 2005-2006, soit 2 258, puis a décliné les années suivantes, atteignant un creux de 1 857 vérifications en 2007-2008. Il est à noter qu'aucune comparaison ne peut être faite avec les années subséquentes (à partir de 2009-2010), qui reflètent la situation dans le cadre des nouveaux accords de contribution, où aucune cible de vérification n'a été fixée et où les P/T ont cessé de déclarer le nombre de vérifications effectuées auprès des transporteurs routiers intra-provinciaux. Étant donné que les deux changements se sont produits simultanément, il est impossible d'évaluer l'incidence de l'élimination des cibles sur le nombre de vérifications menées. Le tableau 5, toutefois, indique que pour ces années subséquentes (2009-2010 à 2018-2019), le nombre total de vérifications à l'échelle nationale menées auprès des transporteurs routiers extra-provinciaux est demeuré relativement stable, suggérant que si l'élimination des cibles a eu un effet, ce dernier est pour l'instant demeuré constant.

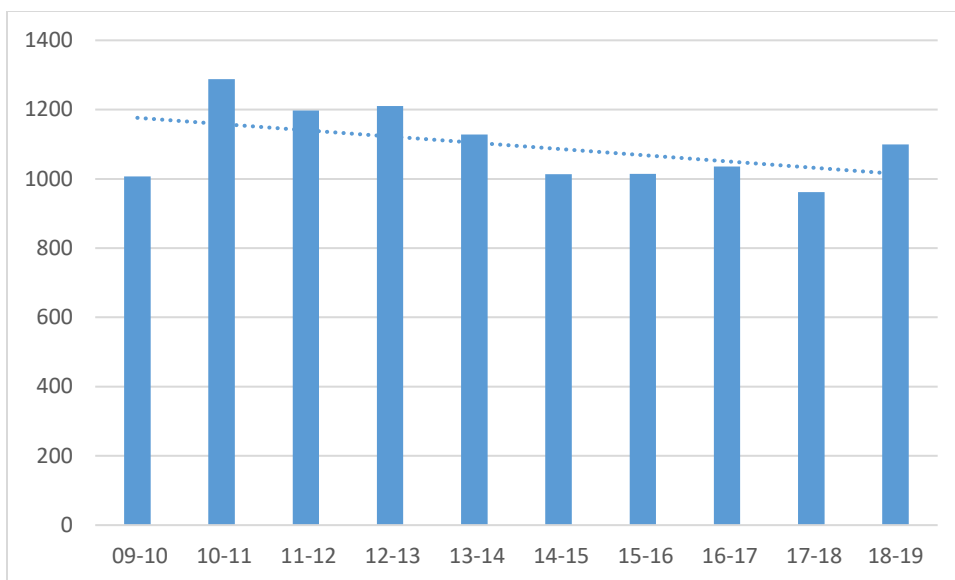
**Tableau 5 : Vérifications en entreprise de 2005-2006 à 2018-2019**

	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10*	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19
<b>C.-B.</b>	349	340	300	295	205	251	253	190	126	80	45	47	52	61
<b>Alb.</b>	252	206	221	339	182	395	377	368	339	318	319	347	323	352
<b>Sask.</b>	125	133	82	80	129	30	32	49	79	101	141	156	134	205
<b>Man.</b>	85	86	125	92	48	56	58	62	58	36	51	51	25	54
<b>Ont.</b>	747	803	496	681	237	200	211	269	248	278	175	152	158	149
<b>Qc</b>	456	279	292	252	92	229	99	69	103	88	122	175	150	130
<b>N.-B.</b>	71	85	81	79	65	94	98	155	113	61	93	47	76	68
<b>N.-É.</b>	129	137	215	173	31	12	25	7	17	26	43	36	17	53
<b>Î.-P.-É.</b>	15	15	17	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13
<b>T.-N.-L.</b>	23	21	21	21	2	1	22	20	21	3	3	3	3	3
<b>Yn</b>	3	3	4	3	3	4	7	7	8	6	6	6	8	8
<b>T.N.-O.</b>	3	3	3	3	0	3	2	1	3	3	3	3	3	3
<b>Total</b>	2 258	2 111	1 857	2 031	1 007	1 288	1 197	1 210	1 128	1 013	1 014	1 036	962	1 099

\*Les cibles de vérifications ont été éliminées en 2009-2010 et les exigences en matière de déclaration ont changé : les P/T ne déclarent maintenant que le nombre de vérifications menées auprès des transporteurs routiers *extra-provinciaux*.

Comme le montre le tableau 5, le nombre de vérifications réalisées par les P/T peut varier considérablement d'une année à l'autre, certaines affichant une tendance à la baisse, d'autres une tendance à la hausse. Néanmoins, comme le montre la figure 2, les nombres agrégés au niveau national restent relativement stables. Globalement, on observe une légère tendance à la baisse après l'exercice 2012-2013, qui s'explique en partie par un pic des vérifications pour les exercices 2010-2011 à 2013-2014. En outre, les données du tableau 5 révèlent que la tendance à la baisse est principalement le fait d'une administration où le nombre de vérifications a chuté de manière importante et constante depuis 2012-2013, et d'une autre où une baisse plus légère est perceptible après 2015-2016. Toutefois, comme ces diminutions ont commencé des années après la suppression des cibles, il y a lieu de croire qu'elles sont probablement liées à des facteurs internes plutôt qu'au retrait des cibles dans les accords de contribution.





**Figure 2 : Nombre de vérifications en entreprise réalisées auprès des transporteurs routiers extra-provinciaux au Canada par exercice financier après l'élimination des objectifs en 2009-2010**

#### ÉCHANGE DE DONNÉES

Le système des cotes de sécurité et les accords de contribution au cofinancement du CCS nécessitent que les P/T échangent des données sur les collisions, les inspections et les déclarations de culpabilité. Les données servent à déterminer les cotes de sécurité et à discipliner les transporteurs routiers. L'échange de ces données est donc essentiel pour assurer la solidité et l'exhaustivité de l'évaluation de la sécurité établie par chaque administration pour chaque transporteur routier qu'elle supervise.

Les tableaux canadiens des codes d'équivalence des déclarations de culpabilité du CCATM constituent un outil de référence qui établit l'équivalence des infractions à l'échelle des cadres législatifs et réglementaires des P/T. Cela permet aux administrations de prendre les mesures appropriées sur la base d'une compréhension commune de la gravité de l'infraction.

Le tableau 6 résume la tendance des huit années de 2012 à 2019 dans le volume des échanges de renseignements sur les déclarations de culpabilité entre les administrations. Les valeurs du tableau représentent le nombre total de déclarations de culpabilité envoyées à d'autres P/T par chaque administration pour chacune de ces huit années.

**Tableau 6 : Échange de données (déclarations de culpabilité envoyées) de 2011-2012 à 2018-2019**

Année	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
<b>Total</b>	59 201	62 607	62 385	75 902	86 911	100 561	73 359	75 049

Les P/T ont commencé à utiliser les renseignements sur les déclarations de culpabilité d'autres administrations dans leurs régimes de cotes de sécurité vers 2002. Les données historiques indiquent que le nombre d'échanges de données est resté relativement stable et constant entre 2005 et 2009. Cependant, on a observé une augmentation importante en 2009-2010. Ensuite, comme le montre le tableau 6, il y a eu une tendance à la hausse du volume de données envoyées par les administrations au cours de la période de 2011-2012 à 2018-2019. Cela est probablement attribuable aux améliorations continues apportées aux systèmes des administrations pour traiter les déclarations de culpabilité. Dans l'ensemble, pour la période, les données suggèrent que le cadre d'aptitude à la sécurité fonctionne correctement alors que davantage de données sont échangées et traitées.

#### NIVEAUX DE DOTATION DES ADMINISTRATIONS

Le nombre d'employés des administrations affectés aux activités d'application de la loi peut être utilisé comme indicateur du niveau d'effort, à travers le pays, pour soutenir le cadre d'aptitude à la sécurité et faire appliquer les règlements sur la sécurité des véhicules automobiles et les normes du CCS. Les exigences en matière de déclaration associées aux accords de cofinancement spécifient que les P/T sont tenus de rendre compte du nombre d'inspecteurs routiers et de vérificateurs en entreprise en poste. Le tableau 7 résume le nombre d'employés assurant l'application de la LTR sur la route et dans les vérifications en entreprises de 2012-2013 à 2018-2019. Historiquement, les niveaux de dotation des P/T ont fluctué et varient en fonction des départs à la retraite, des priorités gouvernementales et des budgets relatifs à la dotation des postes vacants. Les données des rapports antérieurs présentés au Parlement indiquent que la dotation des P/T en personnel sur la route (inspections de la CVSA) a atteint un sommet en 2008-2009 avec 1 203 agents d'application de la loi, alors que l'on atteignait un sommet de 112 employés à temps plein (ETP) qui effectuaient la vérification des transporteurs routiers en 2007-2008.

Le tableau 7 indique que les niveaux de dotation sont demeurés relativement stables au cours de ces sept années, bien qu'il y ait eu une légère tendance à la baisse quant au nombre de vérificateurs. Toutefois, comme il a été mentionné précédemment, la production de ces effectifs, soit le nombre d'inspections de la CVSA et de vérifications en entreprise est demeurée relativement constante.

**Tableau 7 : Niveaux de dotation des administrations de 2012-2013 à 2018-2019**

Années	2012-2013 ETP		2013-2014 ETP		2014-2015 ETP		2015-2016 ETP		2016-2017 ETP		2017-2018 ETP		2018-2019 ETP	
	Sur route	Vérification	Sur route	Vérification	Sur route	Vérification	Sur route	Vérification	Sur route	Vérification	Sur route	Vérification	Sur route	Vérification
C.-B.	180	17	175	17	184	16	179	14	176	13	186	13	149	14
Alb.	132	9	104	9	94	9	95	9	94	9	100	9	97	9
Sask.	22	3	30	4	42	5	48	6	47	6	35	6	27	6
Man.	42	8	42	8	42	7	42	7	42	7	42	6	42	6
Ont.	306	33	288	29	303	28	290	28	281	27	280	27	280	27
Qc	252	19	252	19	258	17	245	18	237	20	275	15	270	17
N.-B.	36	3	46	3	49	3	54	3	43	3	44	3,5	44	3
N.-É.	45	3	38	3	38	2	43	3	43	3	41	2	49	2
Î.-P.-É.	11	1	11	1	12	1	13	1	11	1	11	1	11	1
T.-N.-L.	14	1	15	1	15	1	29	7	34	7	34	6	34	1
Yn	3	0,1	3	0,1	3	0,1	3	0,1	3	0,1	2	0,1	3	0,1
T.N.-O.	10	1	8,5	1	9	1	10	1	9	1	9	1	8	1
<b>Total</b>	<b>1 053</b>	<b>98,1</b>	<b>1 012,5</b>	<b>95,1</b>	<b>1 049</b>	<b>90,1</b>	<b>1051</b>	<b>97,1</b>	<b>1 020</b>	<b>97,1</b>	<b>1 059</b>	<b>89,6</b>	<b>1 014</b>	<b>87,1</b>

**Légende :** ETP = employés temps plein; Sur route = inspections sur route; Vérification = vérifications en entreprise.  
Remarque : Ce tableau n'inclut pas la dotation pour gérer les autres normes du CCS.

Il importe de noter que ce tableau n'inclut pas tout le personnel auquel les administrations ont recours pour administrer et mettre en application la LTR et les normes du CCS. Par exemple, toutes les administrations comptent sur des employés pour faire passer les examens théoriques et de conduite, vérifier les dossiers médicaux et régir les garages où sont réalisées les inspections annuelles. En outre, le tableau n'inclut pas le personnel qui traite les demandes relatives au CCS et à la LTR et qui analyse les politiques, ou le personnel des TI dans chaque administration qui met au point des systèmes de surveillance des transporteurs routiers et qui intègre les données utilisées pour les évaluer et leur attribuer une cote. Les accords de contribution entre TC et les administrations permettent à ces dernières de récupérer une petite partie des coûts du personnel pour administrer la réglementation relative aux transporteurs routiers extra-provinciaux, mais seulement pour les employés qui participent directement à l'application des inspections sur route et aux vérifications en entreprise de la CVSA.

La mise à jour réglementaire présentée dans la partie I repose en partie sur les données indiquées par les P/T dans une enquête exhaustive menée par Transports Canada. L'examen est axé sur trois éléments clés : l'état de la mise en œuvre des normes du CCS au Canada, la mise en œuvre nationale du régime d'aptitude à la sécurité de la LTR et les efforts d'application menés par les P/T à l'appui du CCS et de la LTR.

Le tableau 2 fournit des détails exhaustifs sur les écarts par rapport aux normes du CCS à l'échelle du pays. Les écarts peuvent être liés aux exigences générales du cadre du CCS ou à des normes particulières de ce dernier. Quant aux exigences générales, par exemple, il est important de noter que les normes du CCS sont censées s'appliquer à tous les véhicules utilitaires pesant plus de 4 500 kg, qu'ils soient exploités par des transporteurs routiers intra-provinciaux ou extra-provinciaux. À cet égard, les données indiquent que l'Alberta, la Saskatchewan et le Yukon n'ont pas mis en œuvre cette exigence générale. En conséquence, dans ces provinces, les programmes et règlements de sécurité ne sont pas les mêmes selon qu'il s'agit de transporteurs routiers intra-provinciaux ou extra-provinciaux.

En 2019, l'Alberta a lancé un programme de pré-rentree qui a éliminé les certificats d'aptitude à la sécurité temporaires. La province exige désormais que les transporteurs sous réglementation fédérale et provinciale suivent un cours sur les certificats d'aptitude à la sécurité et passent un examen avant d'obtenir un certificat. Le transporteur doit également procéder à un examen de conformité dans les 12 mois suivant son entrée en activité.

En ce qui concerne la mise en œuvre du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, les données indiquent que l'Alberta et la Saskatchewan n'ont toujours pas mis en œuvre un règlement sur les heures de service qui reflète le règlement fédéral. Dans ces deux provinces, le règlement fédéral s'applique aux transporteurs extra-provinciaux seulement, un règlement différent s'appliquant aux transporteurs intra-provinciaux.

En ce qui concerne le cadre d'aptitude à la sécurité, les données présentées dans le tableau 3 indiquent qu'un régime de cotes de sécurité relativement uniforme a été mis en œuvre par les P/T à l'échelle du Canada. Le seul changement signalé en 2019 est que Terre-Neuve-et-Labrador reçoit et utilise désormais les données des États-Unis dans son régime de cotes de sécurité.

Dans le cadre des accords de cofinancement conclus avec les P/T de 2009/10 à 2014/15 et de 2015/16 à 2019/20, TC continue de travailler pour faire en sorte que toutes les administrations disposent d'un cadre d'aptitude à la sécurité uniforme afin d'assurer l'équité entre les transporteurs routiers intra-provinciaux et extra-provinciaux.

L'évaluation globale pour 2019 indique que les P/T ont mis en œuvre des régimes de cotes de sécurité qui, pour la plupart, sont compatibles avec la LTR et les exigences d'aptitude à la sécurité.

En ce qui concerne l'absence d'objectifs de rendement dans les accords de cofinancement de 2009/10 à 2014/15 et de 2015/16 à 2019/20, les données indiquent que le niveau d'effort déployé en matière d'application de la loi au terme de 10 années assujetties aux nouvelles exigences de déclaration est resté stable. Le nombre de vérifications en entreprise menées est demeuré plutôt constant en vertu des nouveaux accords, bien qu'aucune comparaison ne puisse être faite avec la situation aux termes de l'ancien régime, compte tenu des changements simultanés apportés aux exigences de déclaration. En outre, en 2017-2018, il y a eu 77 693 plus d'inspections de la CVSA menées au Canada comparativement à 2008-2009, qui fut la dernière année sous l'ancien régime. Cela représente une augmentation de 30 % à la suite de l'élimination des cibles de rendement. Il n'y a également aucune raison de penser que les P/T ont choisi de faire les types d'inspection de la CVSA qui sont les moins coûteux, en terme financiers et en termes de temps. Au contraire, les données suggèrent qu'un cadre d'aptitude à la sécurité relativement robuste, stable et dynamique a été mis en œuvre dans les P/T.

Il est possible que l'évaluation de l'équité quant à l'application du cadre d'aptitude à la sécurité aux transporteurs extra-provinciaux et intra-provinciaux devienne plus difficile en l'absence de rapport sur les résultats des vérifications intra-provinciales et des cotes de sécurité qui en résultent. Toutefois, les P/T rendent toujours compte des vérifications menées auprès des transporteurs routiers extra-provinciaux, ce qui constitue la principale responsabilité de TC en vertu de la LTR. Le nombre de vérifications menées auprès des transporteurs routiers extra-provinciaux est demeuré relativement stable au cours de la dernière décennie. Les données agrégées à l'échelle nationale indiquent une légère tendance à la baisse de 2013/14 à 2017/18, toutefois, cela s'explique principalement par un pic des vérifications au cours de la période de 2011/12 à 2012/13 et par une diminution progressive observée dans une seule administration, probablement le résultat d'enjeux internes plutôt que l'élimination des cibles.

À l'avenir, TC continuera de surveiller et d'évaluer l'incidence, le cas échéant, de l'élimination des cibles de rendement sur le cadre d'aptitude à la sécurité, en mettant particulièrement l'accent sur les transporteurs routiers extra-provinciaux.

## PARTIE 2 – STATISTIQUES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE RELATIVES AUX VÉHICULES UTILITAIRES

### INTRODUCTION

La seconde partie du rapport présente des données sur les collisions routières devant être signalées au Canada. On présentera tout d'abord des renseignements sur les tendances touchant la population des conducteurs en général, puis on mettra l'accent sur les collisions mettant en cause des VU, notamment les autocars, les camions porteurs et les semi-remorques<sup>5</sup>.

Tous les renseignements relatifs aux véhicules, aux conducteurs et aux victimes sont tirés de la Base nationale de données sur les collisions du Canada (BNDC), une compilation des rapports de police sur les collisions routières survenues sur les routes publiques du Canada. Chaque administration transmet annuellement ces données sur les collisions à Transports Canada. Par conséquent, contrairement aux mises à jour relatives à la réglementation présentées dans la première partie du présent rapport, lesquelles sont basées sur des exercices financiers, les statistiques sur la sécurité qui suivent sont principalement basées sur l'année civile 2019.

### USAGERS DE LA ROUTE – COLLISIONS ET VICTIMES

Comme on peut le constater dans le tableau 8 et la figure 3, qui illustrent la tendance générale des collisions et des victimes de 2000 à 2019, la situation de la sécurité routière au Canada ne cesse de s'améliorer. Dans le tableau 8, les colonnes intitulées « Collisions » indiquent le nombre total de collisions ayant fait des victimes (comprend les collisions ayant causé des blessures graves ou des décès et exclut les collisions ayant causé des dommages matériels uniquement) et les colonnes intitulées « Victimes » indiquent le nombre total de victimes sur le plan des décès, des blessures graves et des blessures totales attribuables à des collisions.

---

<sup>5</sup> De la BNDC : les camions porteurs sont des véhicules dont le poids est supérieur à 4 536 kg et qui sont pourvus d'une caisse de chargement fixe. Les tracteurs routiers sont des tracteurs routiers pourvus ou non de semi-remorques.

Les figures 3, 4 et 5 ci-dessous reprennent l'information sur les victimes du tableau 8 et illustrent l'amélioration continue des tendances quant aux décès, aux blessures graves et aux blessures totales pour la période allant de 2000 à 2019.

**Tableau 8 : Collisions et victimes de 2000 à 2019**

	Collisions			Victimes	
	Mortelles <sup>1</sup>	Avec blessures <sup>2</sup>	Décédées <sup>3</sup>	Grièvement blessées <sup>4</sup>	Blessées <sup>5</sup> (Total)
2000	2 548	153 290	2 904	15 581	222 848
2001	2 415	149 023	2 758	15 296	216 542
2002	2 583	153 832	2 921	15 894	222 665
2003	2 487	150 493	2 777	15 110	216 123
2004	2 438	145 150	2 735	15 572	206 104
2005	2 551	145 559	2 898	15 792	204 701
2006	2 586	142 517	2 871	16 044	199 976
2007	2 455	138 615	2 753	14 410	192 745
2008	2 193	127 571	2 431	12 851	176 394
2009	2 007	123 449	2 216	11 955	170 770
2010	2 021	123 615	2 238	11 796	172 081
2011	1 849	122 350	2 023	10 940	167 741
2012	1 848	122 834	2 075	11 104	166 727
2013	1 772	120 371	1 951	10 662	164 525
2014	1 675	114 617	1 841	10 445	156 557
2015	1 693	11 7857	1 887	10 835	160 806
2016	1 738	116 583	1 900	10 573	158 854
2017	1 698	112 714	1 861	10 104	152 773
2018	1 754	109 580	1 939	9 463	149 065
2019	1 623	104 169	1 762	8 917	140 801

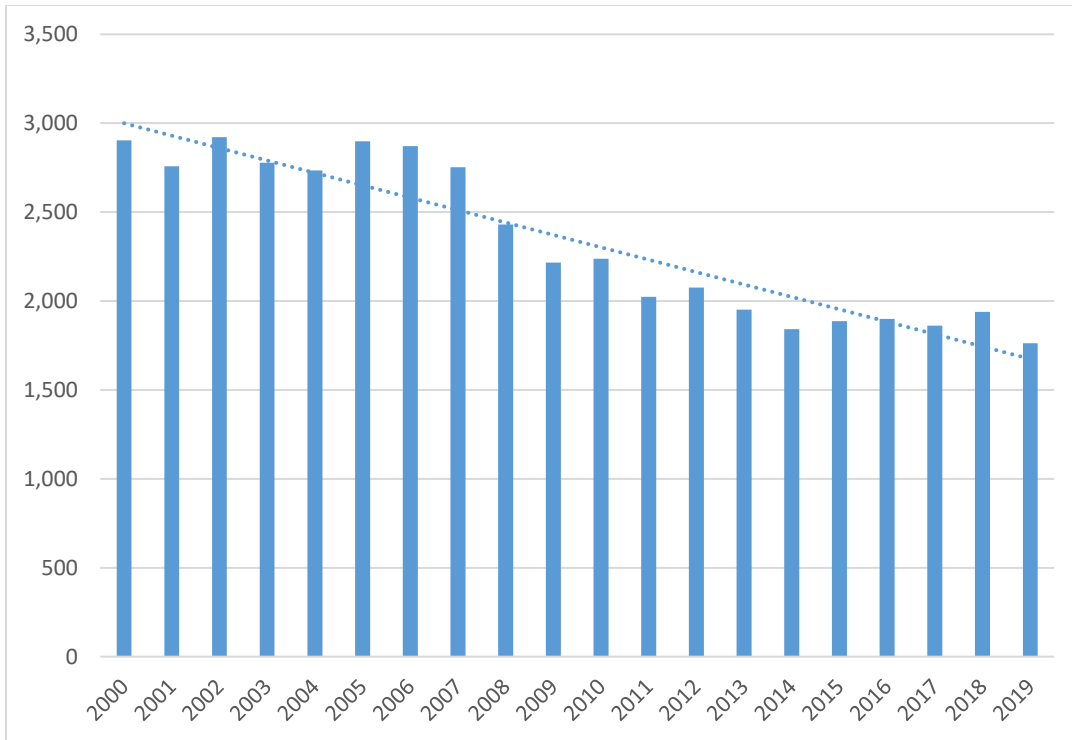
1 : Les « collisions mortelles » incluent les collisions de la route ayant causé au moins un décès dans les 30 jours, suivant la collision, sauf au Québec avant 2007 (huit jours).

2 : Les « collisions avec blessures » incluent toutes les collisions de la route ayant causé au moins une blessure, mais pas de mort dans les 30 jours suivant la collision, sauf au Québec avant 2007 (huit jours).

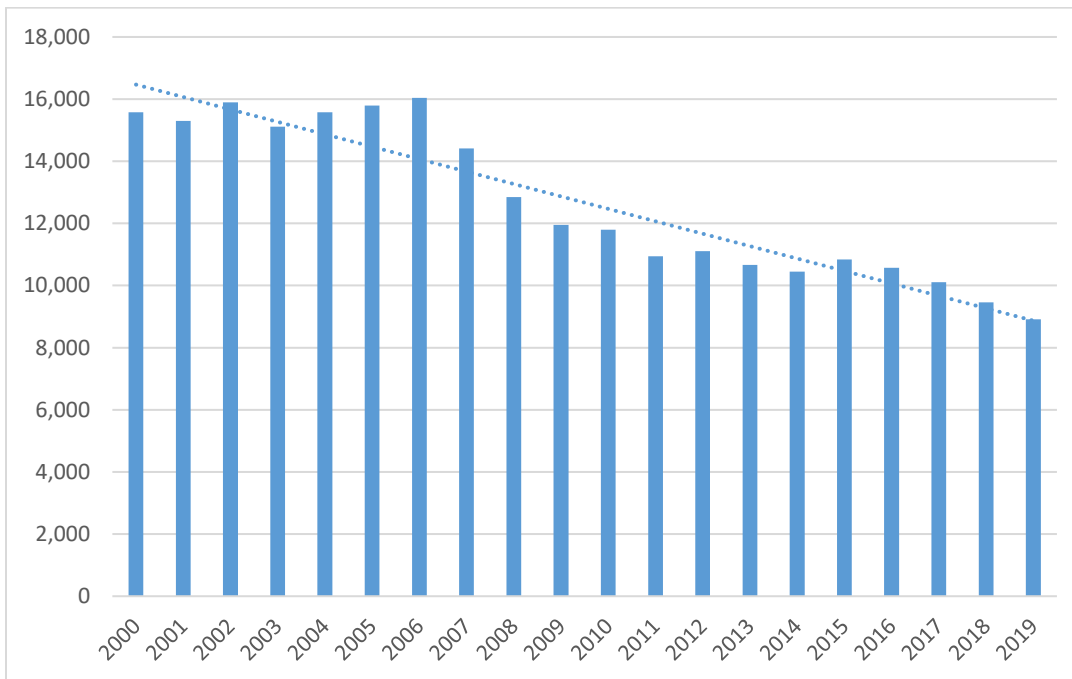
3 : Les « victimes décédées » incluent toutes les personnes décédées à la suite d'une collision routière dans les 30 jours suivant l'incident, sauf au Québec avant 2007 (huit jours).

4 : Les « victimes grièvement blessées » incluent les personnes ayant été admises à l'hôpital aux fins de traitement ou d'observation. Les blessures graves ont été estimées entre 1999 et 2019 puisque plusieurs administrations ont indiqué qu'elles ne les déclaraient pas toutes.

5 : Le « nombre total de victimes blessées » incluent toutes les personnes ayant subi des blessures de gravité diverse, de minime à grave.

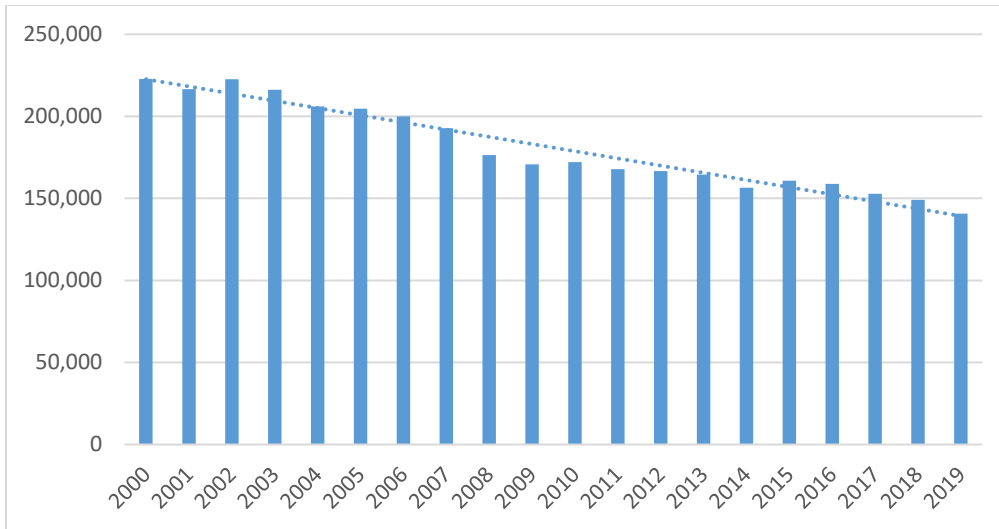


**Figure 3 : Victimes de collisions routières de 2000 à 2019 : décès**



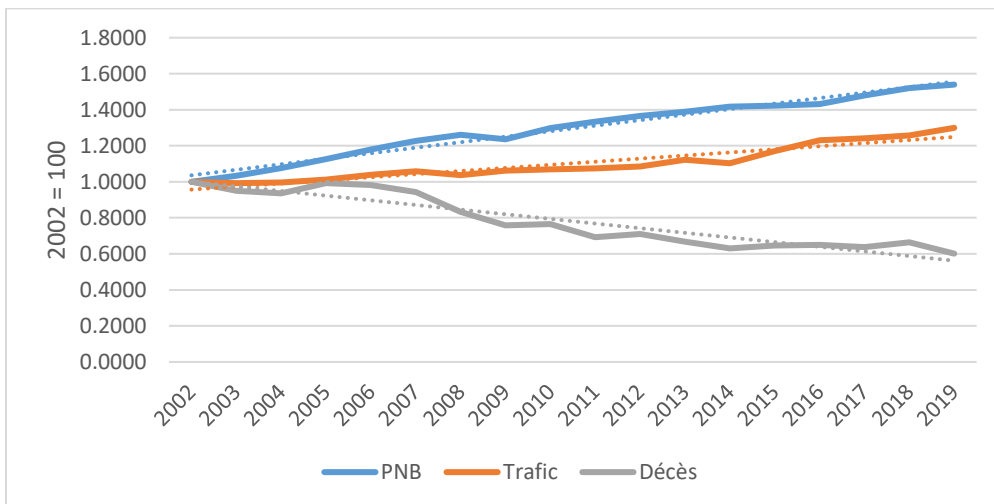
**Figure 4 : Victimes de collisions routières de 2000 à 2019 : blessures graves**





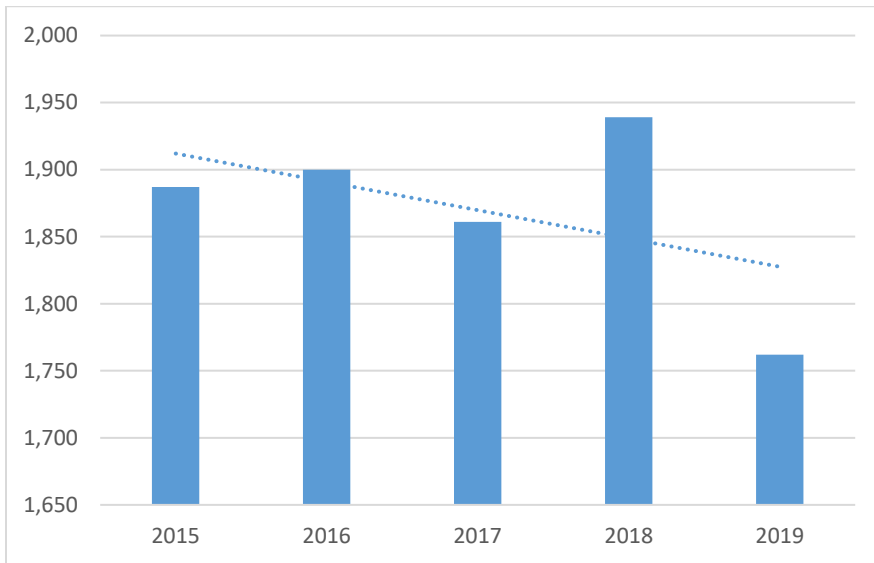
**Figure 5 : Victimes de collisions routières de 2000 à 2019 : blessures totales**

En 2019, 1 762 personnes ont perdu la vie sur les routes canadiennes comparativement à 54, 17 et 72 décès respectivement pour le transport aérien, maritime et ferroviaire. Ces chiffres mettent en évidence le fait que le transport routier constitue un enjeu de santé et de sécurité important pour la population canadienne. Néanmoins, même si la sécurité routière représente un défi de taille dans le domaine du transport, il est important de noter que les décès annuels ont considérablement diminué entre 1992 et 2019, avec une baisse de l'ordre de 49,7 %. Malgré une augmentation massive du nombre de véhicules automobiles immatriculés, des véhicules-kilomètres parcourus (VKP) ainsi que du produit intérieur brut (voir la figure 6), il convient de noter que 1 739 personnes de moins sont décédées sur les routes canadiennes en 2019 comparativement à 1992.



**Figure 6 : Décès par rapport au trafic et au produit intérieur brut, de 2002 à 2019**

La figure 7 montre que pour la période de 2015 à 2019, le nombre de décès chez les usagers de la route a atteint un pic en 2018, puis le point le plus bas en 2019. Comme le montre la figure 3, ces augmentations et diminutions ont été la norme au cours des 20 dernières années. Néanmoins, la tendance maîtresse est qu'il y a une baisse générale du nombre de décès sur les routes, et cela est également vrai pour la période de 2015 à 2019.



**Figure 7 : Décès sur la route, de 2015 à 2019**

En somme, conformément à la tendance des 20 dernières années, les décès sur la route sont globalement en baisse malgré une exposition accrue. Cette tendance concorde avec les initiatives de sécurité routière progressives entreprises par les gouvernements et l'industrie, sur la base de développements scientifiques, de politiques rigoureuses et de l'élaboration de contre-mesures solides.

#### COLLISIONS METTANT EN CAUSE DES VÉHICULES UTILITAIRES

Les sections suivantes présentent des renseignements détaillés sur les collisions mettant en cause des véhicules utilitaires. Les données sont tirées de la BNDC. La première section présente les tendances générales des collisions impliquant des véhicules utilitaires. Une analyse de l'évolution des collisions des camions lourds en fonction d'une estimation de

l'exposition est ensuite effectuée à la lumière de données relatives à l'exposition au risque provenant de l'Enquête sur les véhicules au Canada.

La deuxième section examine les données de la BNDC sur les actions et l'état des conducteurs de véhicules utilitaires au moment de la collision ainsi que des statistiques liées aux collisions impliquant un seul véhicule, lesquelles ont été liées à la fatigue du conducteur dans la littérature scientifique. La dernière section fournit des renseignements sur les victimes de collisions mettant en cause des véhicules utilitaires.

---

#### COLLISIONS METTANT EN CAUSE DES VÉHICULES UTILITAIRES, DE 2015 À 2019

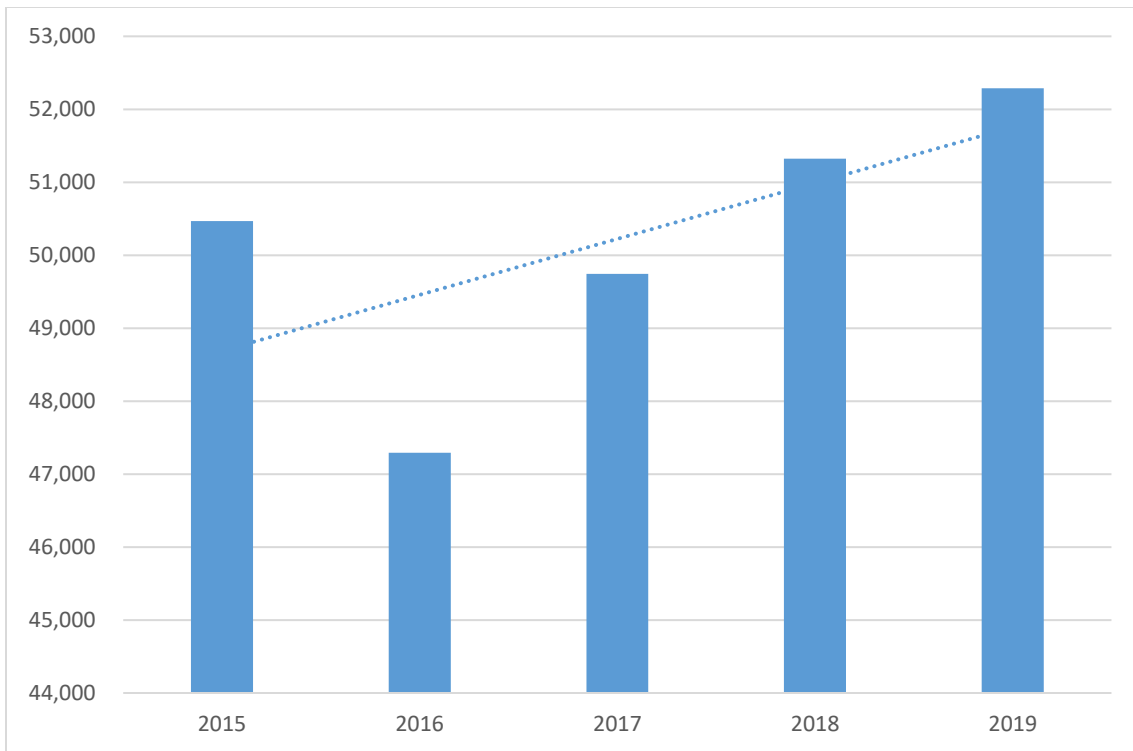
Le tableau 9 présente un résumé des véhicules utilitaires et de *tous les autres véhicules* en cause dans des collisions, par gravité, pour la période de 2015 à 2019. Les figures 8, 10, 12 et 14 illustrent ces renseignements pour la période de 2015 à 2019 et les figures 9, 11, 13 et 15 montrent les mêmes variables, mais dans une fenêtre plus large de 27 ans (de 1992 à 2019).

En 2019, 375 véhicules utilitaires (y compris des camions et des autocars) ont été impliqués dans des collisions mortelles. Comme on peut le voir dans la figure 10, les collisions mortelles impliquant des VU ont fluctué au cours de la période de 2015 à 2019 avec un pic en 2017, créant une tendance générale à la hausse. La moyenne annuelle pour la période était de 386 véhicules utilitaires impliqués dans des collisions mortelles, soit 6 % de moins que la moyenne annuelle pour la période quinquennale précédente (2010 à 2014), qui était de 410 véhicules. La figure 11 illustre la fluctuation au cours de la période de 1992 à 2019. Bien que ce ne soit pas linéaire, les données indiquent une tendance générale à la baisse. En 1992, 525 véhicules utilitaires étaient impliqués dans des collisions mortelles comparativement à 375 en 2019, soit une diminution de 28,6 %. L'année 2015 a vu le plus faible nombre de véhicules lourds en cause dans des collisions mortelles pour la période de 26 ans, avec 361 véhicules.

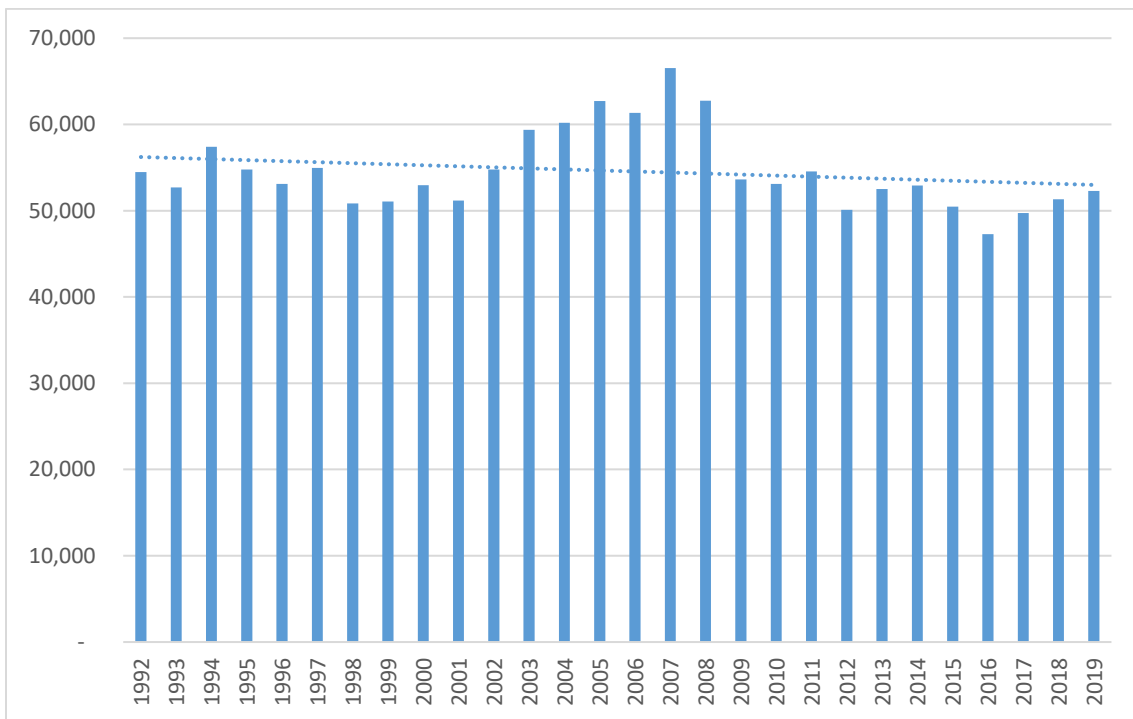
En 2019, 8 420 véhicules utilitaires étaient en cause dans des collisions avec blessures. La moyenne pour la période de 2015 à 2019 était de 8 511 collisions avec blessures, soit 9,2 % de moins que la moyenne pour les cinq années précédentes (2010 à 2014) de 9 375 véhicules. La figure 12 illustre cette tendance à la baisse dans les collisions avec blessures pour la période de 2015 à 2019. Les données du tableau 9 révèlent en outre une tendance à la hausse des collisions avec *dommages matériels seulement* (DMS) pour la période de 2015 à 2019 (voir les figures 14 et 15). À noter que c'est cette tendance à la hausse dans cette catégorie de collisions (DMS) qui explique l'augmentation du nombre total de collisions de VU à déclarer pour la période (voir la figure 8).

**Tableau 9 : Nombre de véhicules utilitaires et des autres catégories de véhicules en cause dans les collisions de la route à signaler, par type de véhicule et par gravité au Canada, de 2015 à 2019**

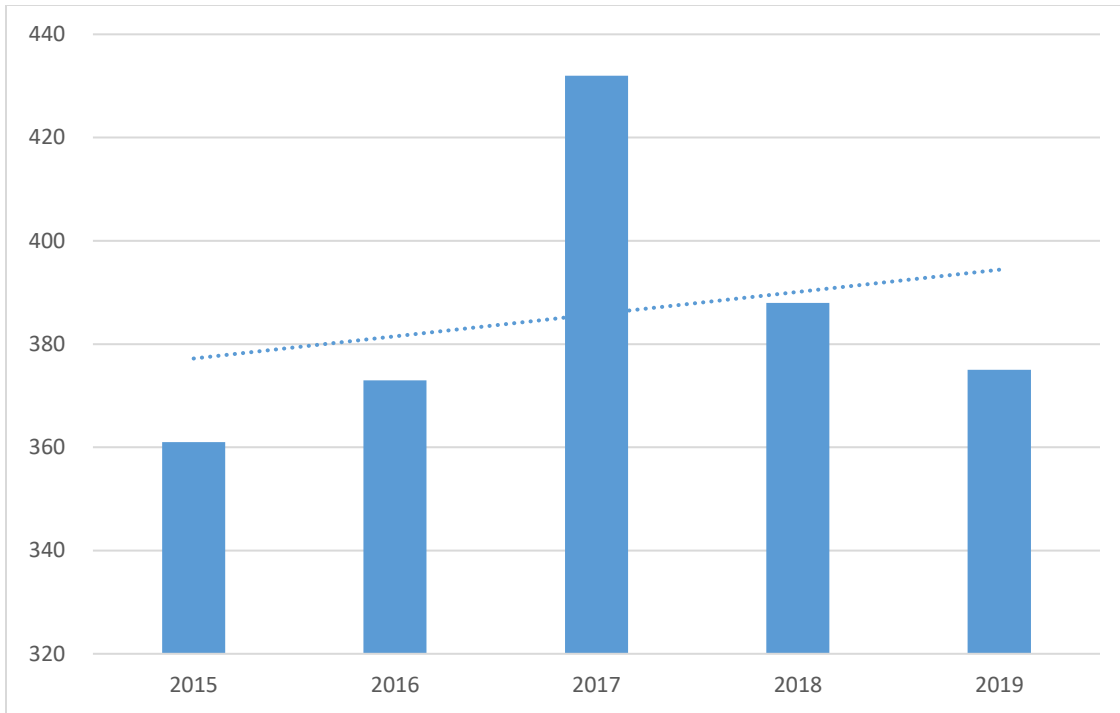
		2015	2016	2017	2018	2019	
<b>Décès</b>	Tous les autocars	33	31	28	33	13	
	Camions porteurs > 4 536 kg	122	122	140	135	127	
	Semi-remorques	206	220	264	220	235	
	Véhicules utilitaires totaux	<b>361</b>	<b>373</b>	<b>432</b>	<b>388</b>	<b>375</b>	
	Véhicules non utilitaires en cause avec des véhicules utilitaires	343	377	376	357	367	
	Total des véhicules en cause dans des collisions concernant des véhicules utilitaires	704	750	808	745	742	
	Total de tous les autres véhicules en cause	2 044	2 166	2 042	2 180	1 975	
	Total de tous les véhicules en cause	2 748	2 916	2 850	2 925	2 717	
	<b>Blessures</b>	Tous les autocars	1 895	1 783	1 673	1 688	1 668
		Camions porteurs > 4 536 kg	3 781	3 561	3 739	3 766	3 836
Semi-remorques		3 076	2 988	3 181	3 044	2 916	
Véhicules utilitaires totaux		<b>8 752</b>	<b>8 332</b>	<b>8 593</b>	<b>8 498</b>	<b>8 420</b>	
Véhicules non utilitaires en cause avec des véhicules utilitaires		7 794	7 394	7 612	7 527	7 973	
Total des véhicules en cause dans des collisions concernant des véhicules utilitaires		16 546	15 726	16 205	16 025	16 393	
Total de tous les autres véhicules en cause		197 517	194 929	187 357	181 709	172 713	
Total de tous les véhicules en cause		214 063	210 655	203 562	197 734	189 106	
<b>DMS</b>		Tous les autocars	6 960	6 012	6 190	6 526	6 643
		Camions porteurs > 4 536 kg	20 694	19 676	20 535	21 247	22 434
	Semi-remorques	13 703	12 899	13 994	14 665	14 415	
	Véhicules utilitaires totaux	<b>41 357</b>	<b>38 587</b>	<b>40 719</b>	<b>42 438</b>	<b>43 492</b>	
	Véhicules non utilitaires en cause avec des véhicules utilitaires	32 253	30 158	31 585	32 880	34 256	
	Total des véhicules en cause dans des collisions concernant des véhicules utilitaires	73 610	68 745	72 304	75 318	77 748	
	Total de tous les autres véhicules en cause	764 068	736 196	760 114	771 905	776 812	
	Total de tous les véhicules en cause	837 678	804 941	832 418	847 223	854 560	
	<b>Total</b>	Tous les autocars	8 888	7 826	7 891	8 247	8 324
		Camions porteurs > 4 536 kg	24 597	23 359	24 414	25 148	26 397
Semi-remorques		16 985	16 107	17 439	17 929	17 566	
Véhicules utilitaires totaux		<b>50 470</b>	<b>47 292</b>	<b>49 744</b>	<b>51 324</b>	<b>52 287</b>	
Véhicules non utilitaires en cause avec des véhicules utilitaires		40 390	37 929	39 573	40 764	42 596	
Total des véhicules en cause dans des collisions concernant des véhicules utilitaires		90 860	85 221	89 317	92 088	94 883	
Total de tous les autres véhicules en cause		963 629	933 291	949 513	955 794	951 500	
Total de tous les véhicules en cause		1 054 489	1 018 512	1 038 830	1 047 882	1 046 383	



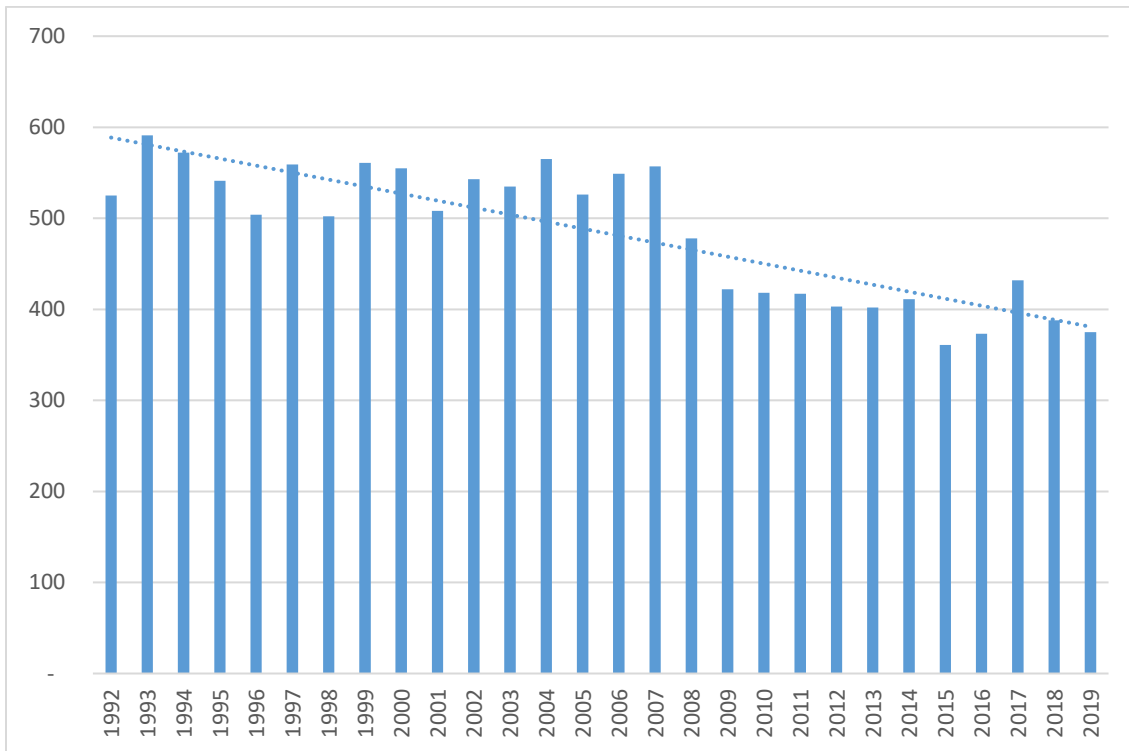
**Figure 8 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans les collisions à signaler, de 2015 à 2019**



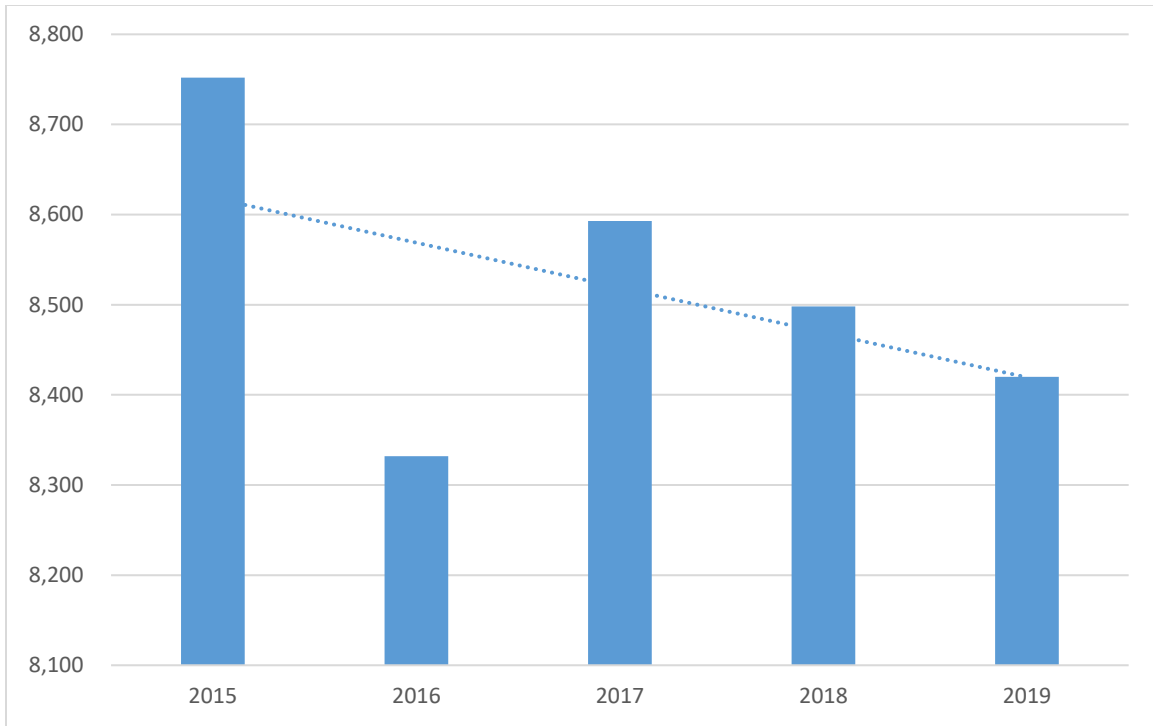
**Figure 9 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans les collisions à signaler, de 1992 à 2019**



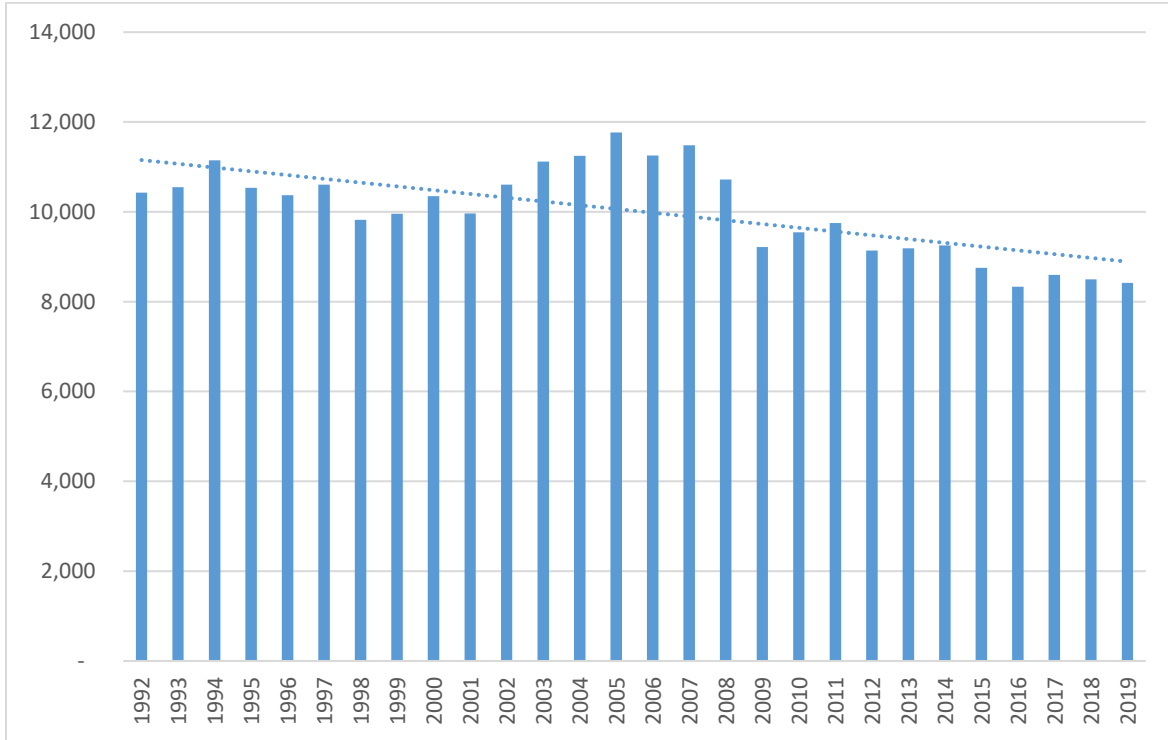
**Figure 10 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans les collisions mortelles, de 2015 à 2019**



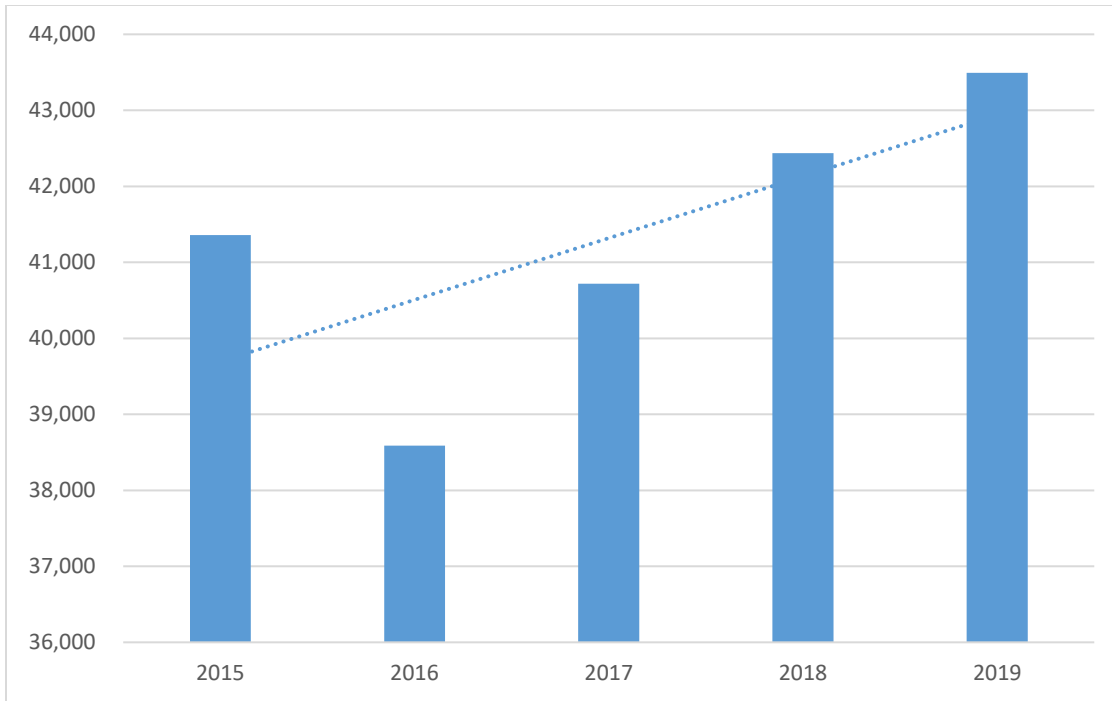
**Figure 11 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans les collisions mortelles, de 1992 à 2019**



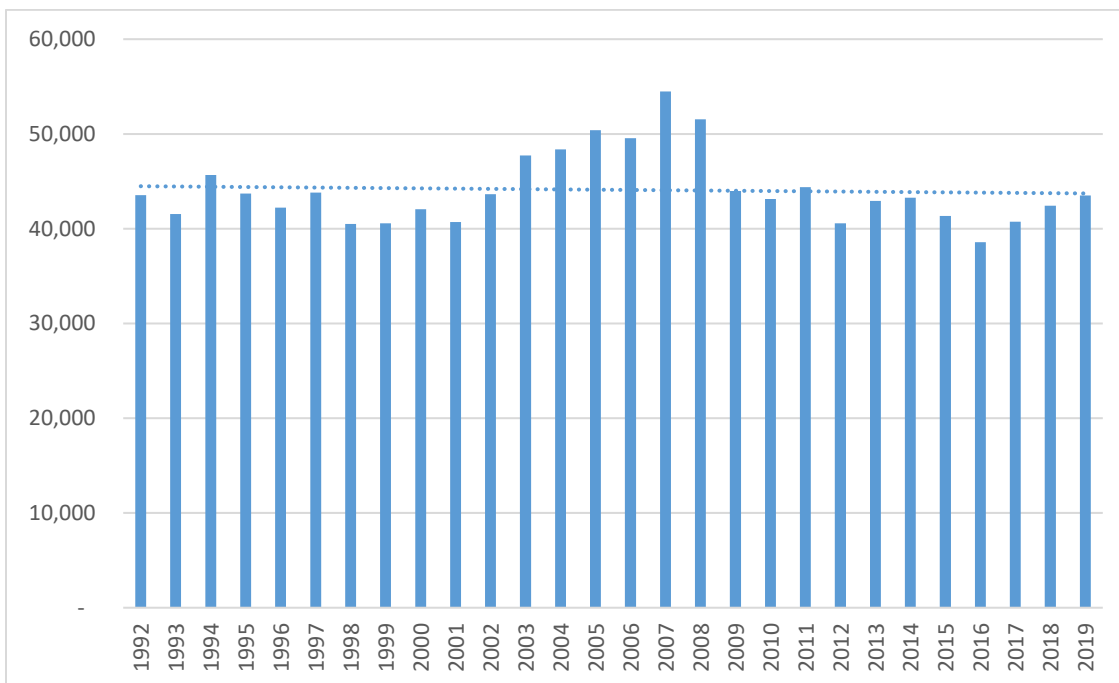
**Figure 12 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans les collisions avec blessures, de 2015 à 2019**



**Figure 13 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans les collisions avec blessures, de 1992 à 2019**



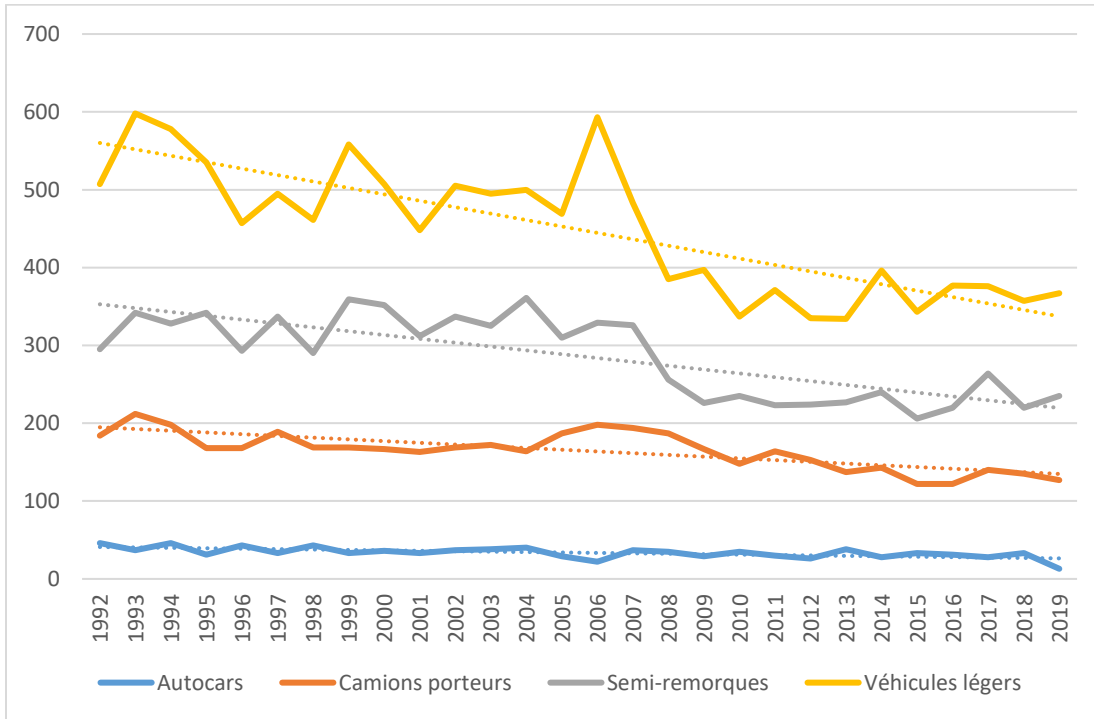
**Figure 14 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans les collisions avec dommages matériels seulement, de 2015 à 2019**



**Figure 15 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans les collisions avec dommages matériels seulement, de 1992 à 2019**

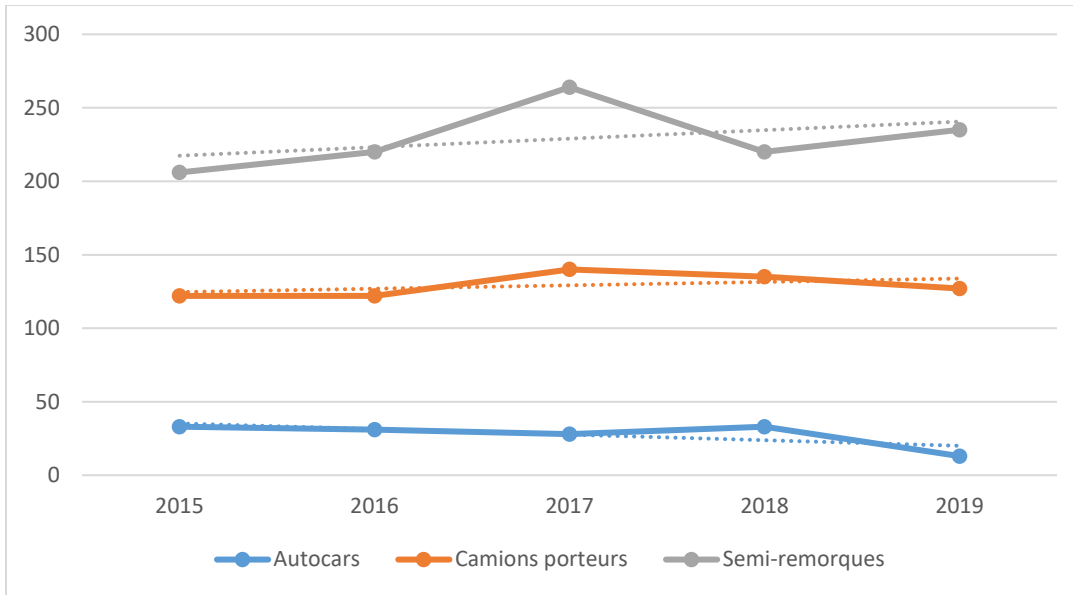


La figure 16 ci-dessous illustre la contribution des catégories de véhicules lourds de la BNDC ainsi que des véhicules légers (voitures, camionnettes, véhicules utilitaires sport) dans les collisions mortelles de véhicules lourds de 1992 à 2019.



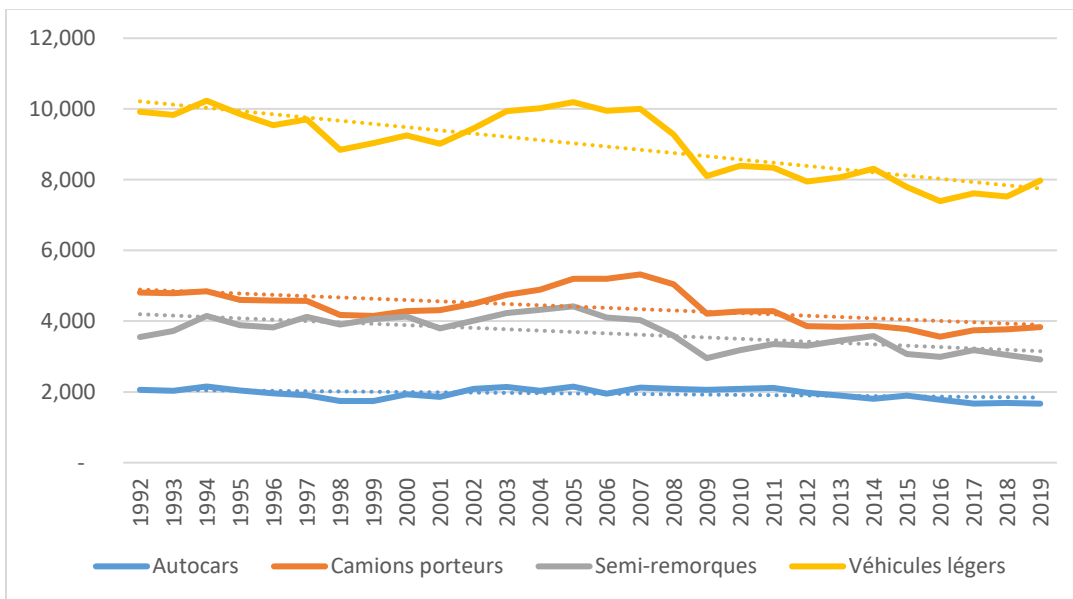
**Figure 16 : Nombre de véhicules en cause dans les collisions mortelles de véhicules lourds par type de véhicule, de 1992 à 2019**

La figure 17 porte sur la contribution de catégories spécifiques de véhicules lourds aux collisions mortelles, à l'exclusion des véhicules légers, pour la période de 2015 à 2019. Comme on peut le voir, les semi-remorques sont surreprésentées comparativement aux camions porteurs et aux autocars. Toutefois, tel qu'indiqué plus loin dans le tableau 10 et à la figure 28, on estime qu'au cours de la période de 2015 à 2019, les semi-remorques ont parcouru plus de trois fois plus de véhicules-kilomètres que les camions porteurs, ce qui suggère que l'exposition est un facteur important de leur surreprésentation dans les collisions mortelles. En termes de tendances, la figure 17 indique une légère tendance à la hausse pour les semi-remorques, une situation plutôt stable pour les camions porteurs et une légère diminution pour les autobus en 2019.



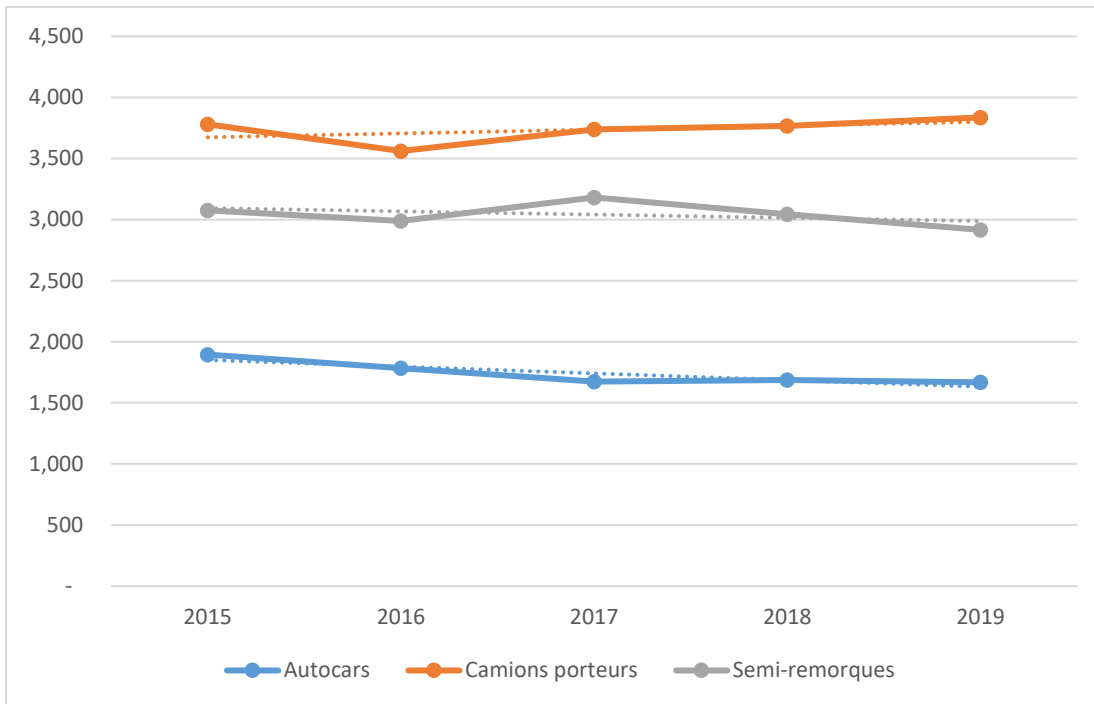
**Figure 17 : Véhicules utilitaires en cause dans les collisions mortelles par type de véhicule, de 2015 à 2019**

La figure 18 illustre la contribution des catégories de véhicules lourds de la BNDC, ainsi que celle des véhicules légers, aux collisions avec blessures impliquant des véhicules lourds, de 1992 à 2019. Comme c'était le cas pour les collisions mortelles, les véhicules légers sont surreprésentés dans les collisions de véhicules utilitaires avec blessures.



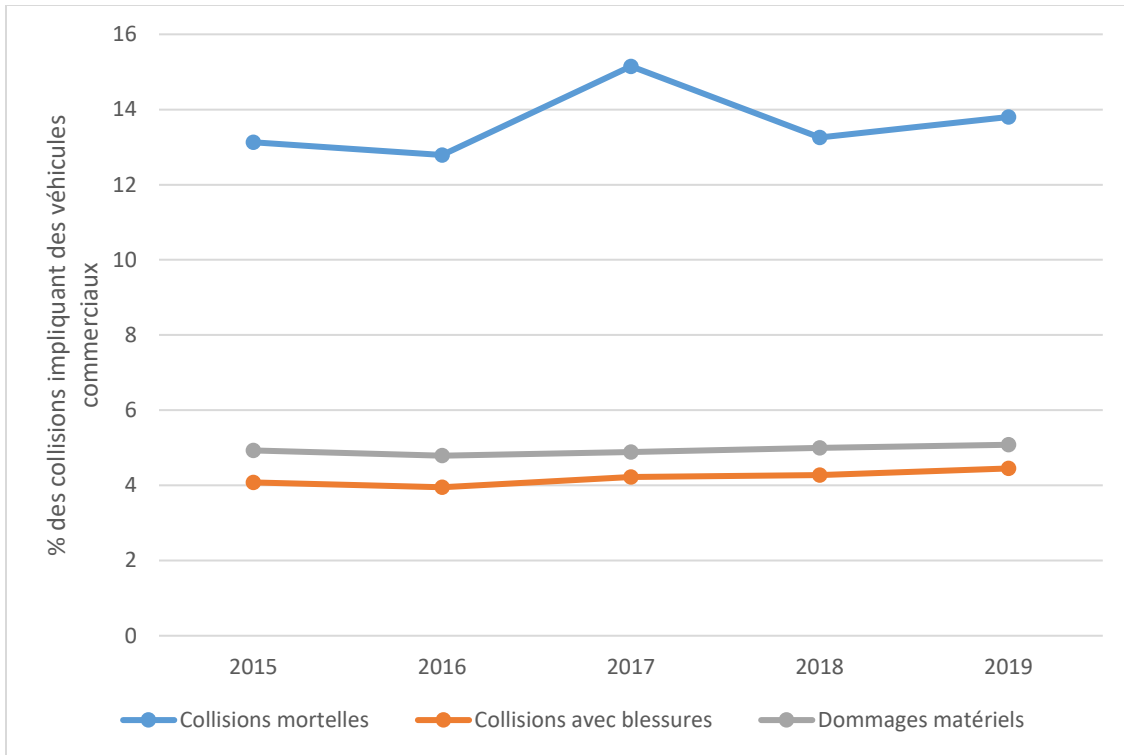
**Figure 18 : Nombre de véhicules en cause dans les collisions de véhicules lourds avec blessures par type de véhicule, de 1992 à 2019**

La figure 19 illustre la contribution de catégories spécifiques de véhicules lourds aux collisions avec blessures, à l'exclusion des véhicules légers, pour la période de 2015 à 2019. La situation présentée est différente de la distribution des catégories de camions lourds dans le cas des collisions mortelles. Même s'ils parcourent beaucoup moins de véhicules-kilomètres, les camions porteurs sont davantage représentés dans les collisions avec blessures que les semi-remorques. Sur le plan des tendances, la figure 19 montre une situation plutôt stable pour les trois catégories.

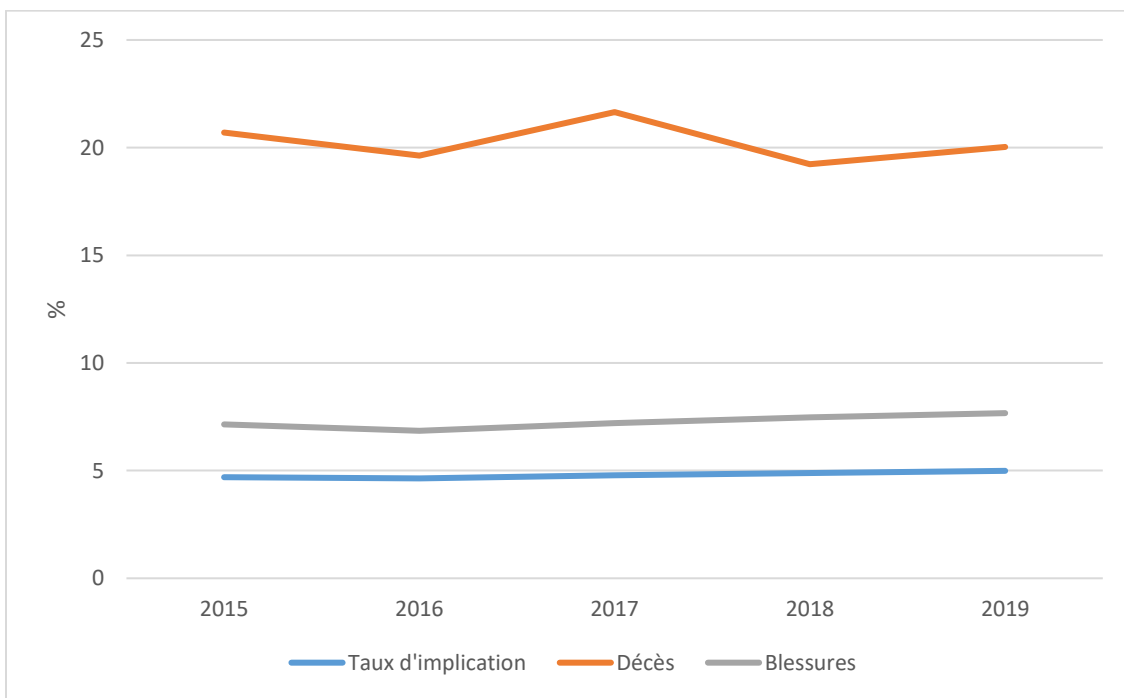


**Figure 19 : Véhicules utilitaires en cause dans les collisions avec blessures par type de véhicule, de 2015 à 2019**

La figure 20 présente le taux d'implication des véhicules utilitaires par gravité des collisions. Comme on peut le voir, les VU sont surreprésentés dans les collisions mortelles. Les victimes qui en résultent sont indiquées à la figure 21. Pour la période de 2015 à 2019, alors que les VU ne représentaient que 4,8 % du total des véhicules en cause dans les collisions routières, ils étaient associés à 20,2 % des décès sur la route. Cette réalité pourrait s'expliquer par le poids et la masse relatifs des VU en comparaison avec ceux des véhicules légers.

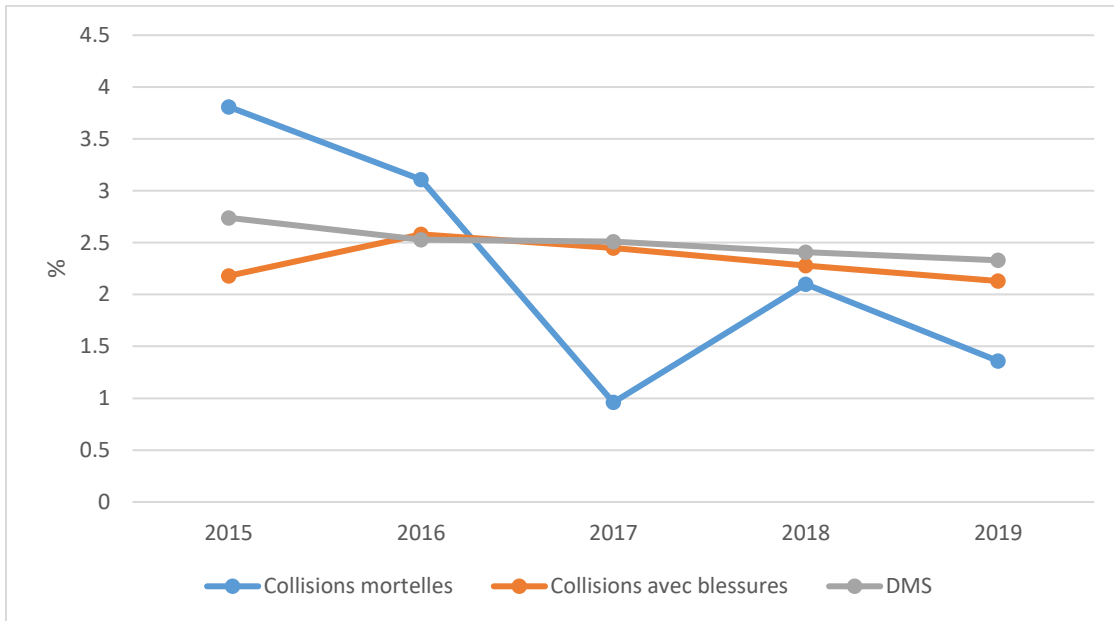


**Figure 20 : Taux de collisions des véhicules utilitaires par gravité, de 2015 à 2019**



**Figure 21 : Taux d'implication des véhicules utilitaires dans les collisions routières et victimes de ces collisions, de 2015 à 2019**

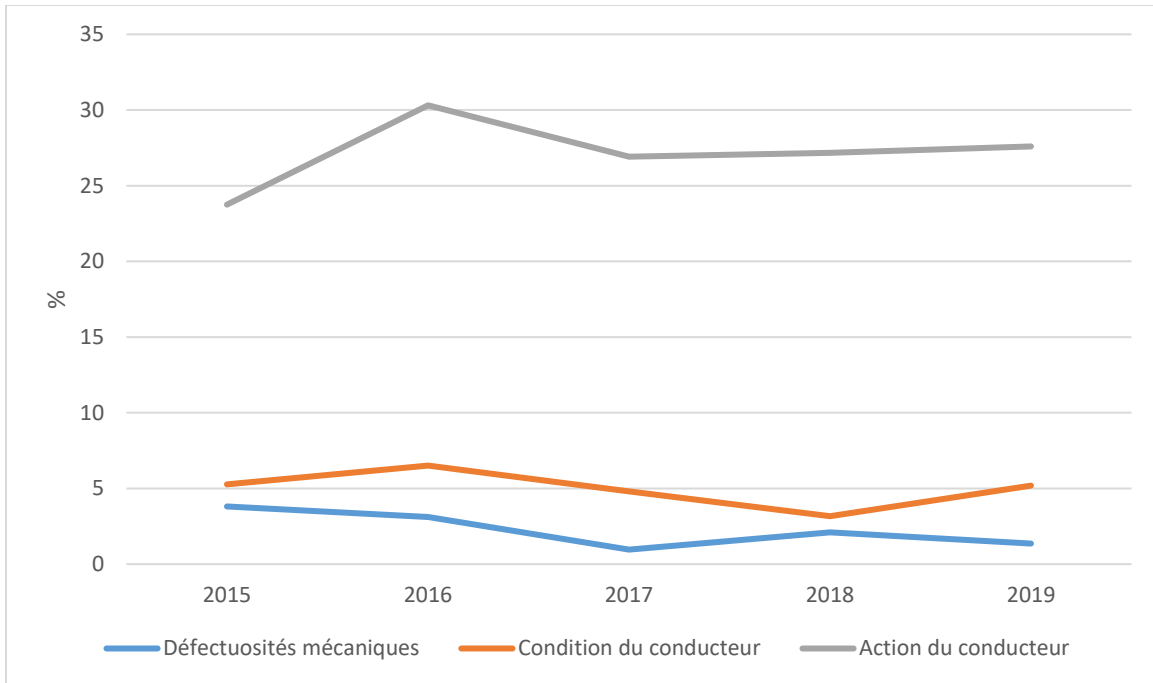
Si l'on examine les facteurs contributifs des collisions, la figure 22 montre que les défauts mécaniques des véhicules sont associés à moins de 4 % des collisions mortelles de VU et que cette situation semble s'améliorer au cours de la période de 2015 à 2019.



**Figure 22 : Taux de collisions des véhicules utilitaires ayant des défauts mécaniques, de 2015 à 2019**

La figure 23 indique que les actions des conducteurs de VU, et dans une moindre mesure l'état des conducteurs, sont des facteurs contributifs plus importants que les défauts mécaniques des véhicules. Soulignons toutefois que les données de la BNDC proviennent de rapports de police et non d'études approfondies sur les causes des collisions. Il est établi que de telles données sont d'une utilité limitée pour quantifier la prévalence de facteurs humains subtils tels que l'inattention ou la fatigue. Les données d'études sur les causes des collisions menées dans d'autres contextes et utilisant diverses méthodes estiment que les facteurs humains (le conducteur) sont responsables de 80 à 90 % des collisions routières, tant pour les véhicules légers que pour les véhicules lourds<sup>6</sup>.

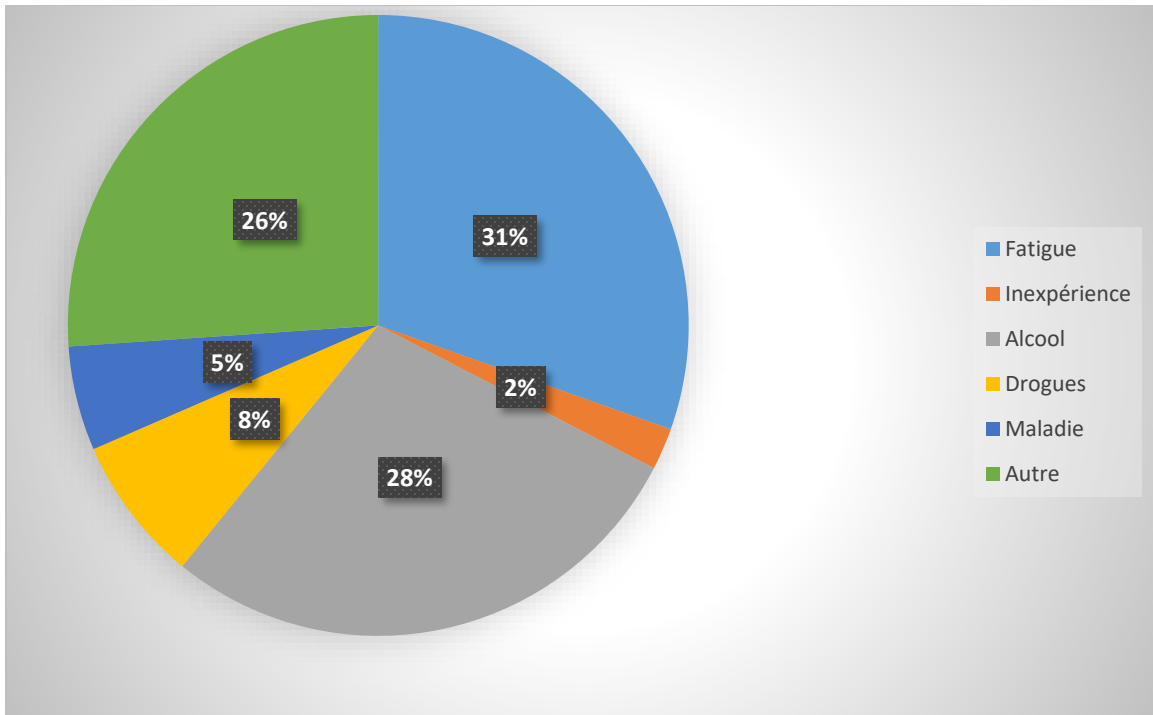
<sup>6</sup> Thiffault, P. (2011). *Addressing human factors in the motor carrier industry in Canada* ([https://www.ccmta.ca/web/default/files/PDF/human-factors\\_report\\_May\\_2011.pdf](https://www.ccmta.ca/web/default/files/PDF/human-factors_report_May_2011.pdf)).



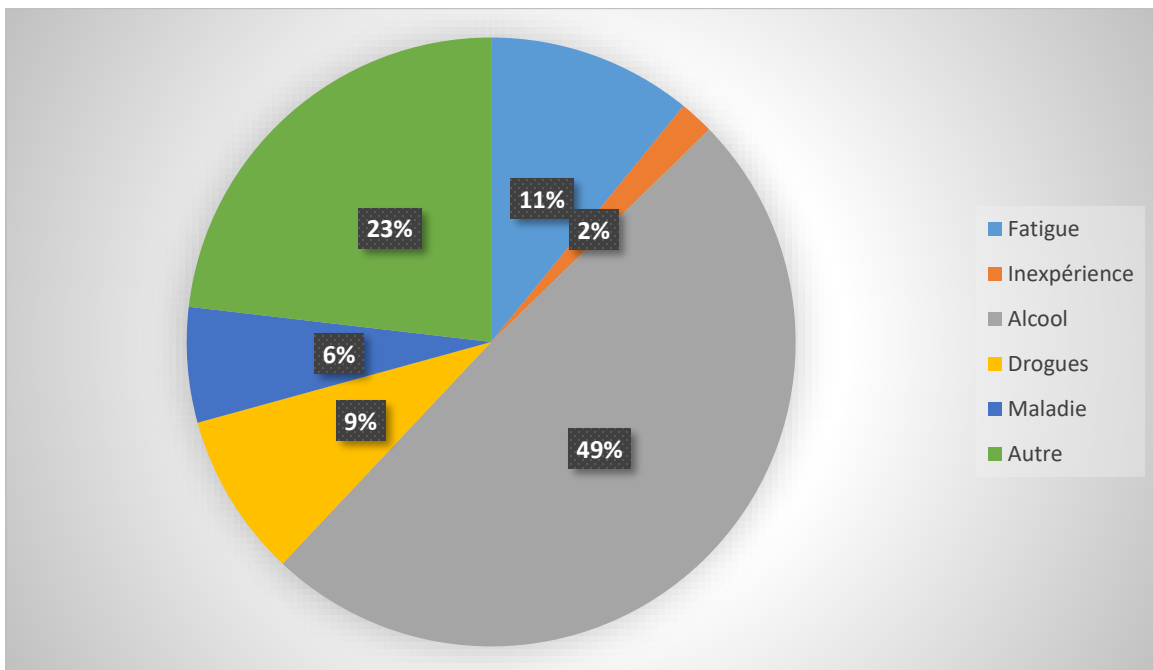
**Figure 23 : Facteurs contributifs dans les collisions mortelles mettant en cause des véhicules utilitaires, de 2015 à 2019**

La figure 24 présente des données de la BNDC sur l'état des conducteurs de VU impliqués dans des collisions de VU pour la période de 2015 à 2019 lorsque leur état était jugé *autre que normal*. Soulignons que les nombres sont peu élevés et que dans 95 % des collisions mortelles, l'état général des conducteurs de VU était considéré comme normal. Néanmoins, pour les 5 % restants, lorsque l'état des conducteurs était jugé *autre que normal*, la fatigue/l'endormissement (31 %) et la conduite en état d'ébriété (28 %) étaient les facteurs les plus fréquemment indiqués dans les données. Notons cependant qu'il est largement admis et documenté que les données basées sur les rapports de police ont tendance à sous-estimer sérieusement la contribution de la fatigue et de l'inattention liée à la fatigue aux collisions.

À des fins de comparaison, la figure 25 illustre l'état des conducteurs de véhicules légers dans l'ensemble des collisions mortelles, lorsque l'état était jugé comme *autre que normal* pour la même période. Il importe de mentionner que l'état des conducteurs de véhicules légers était jugé *autre que normal* dans 22,7 % de l'ensemble des collisions mortelles, ce qui est près de quatre fois plus que ce qu'il était pour les conducteurs de VU (4,96 %). Sur le plan des principales différences dans le profil des facteurs contribuant aux collisions liées à l'état, il est important de noter que le taux d'alcool est beaucoup plus élevé pour les conducteurs de véhicules légers et que le taux de fatigue est près de trois fois plus élevé pour les conducteurs de VU.



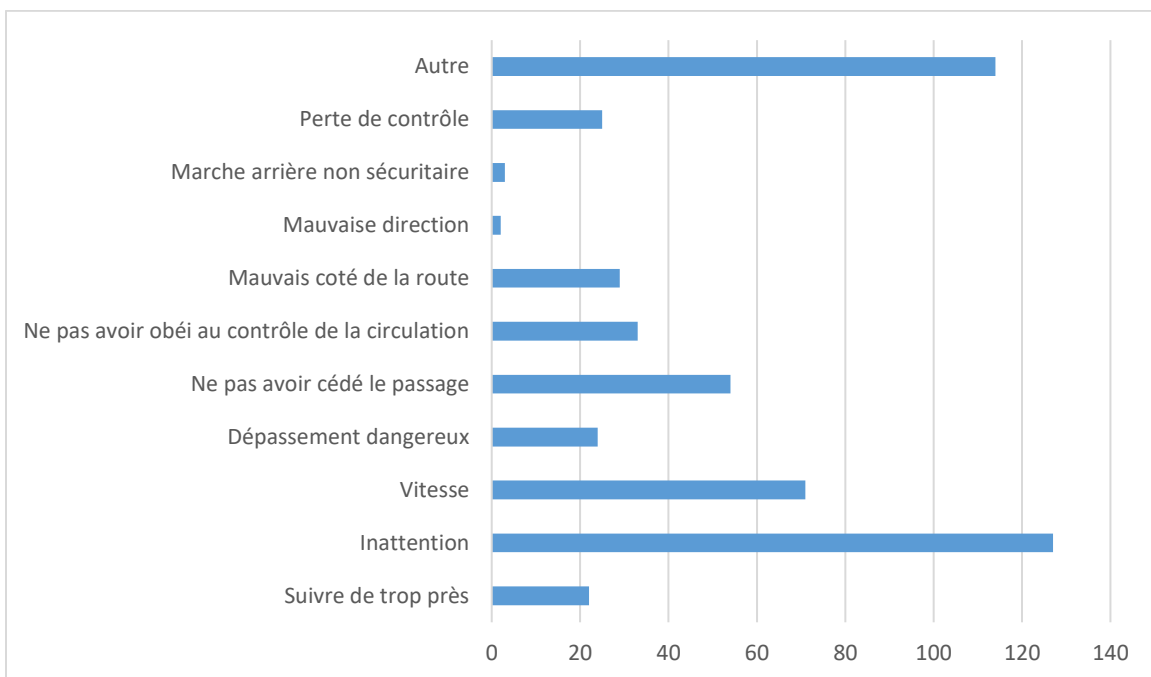
**Figure 24 : État des conducteurs de VU, lorsque celui-ci était jugé « autre que normal », dans 4,96 % des collisions mortelles de VU, pour la période de 2015 à 2019 – BNDC**



**Figure 25 : État des conducteurs de véhicules légers, lorsque celui-ci est jugé « autre que normal », dans 22,7 % des collisions mortelles, pour la période de 2015 à 2019 – BNDC**

La figure 26 présente les données de la BNDC sur les actions des conducteurs de VU lorsqu'ils étaient jugés comme *n'ayant pas eu une conduite appropriée* dans les collisions mortelles de VU pour la période de 2015 à 2019, ce qui fut le cas dans 27,2 % des cas. Parmi celles-ci, les catégories *inattention* (25,2 %), *autre action de conduite* (22,6 %) et *conduite trop rapide* (14 %) correspondaient aux comportements des conducteurs les plus couramment déterminés.

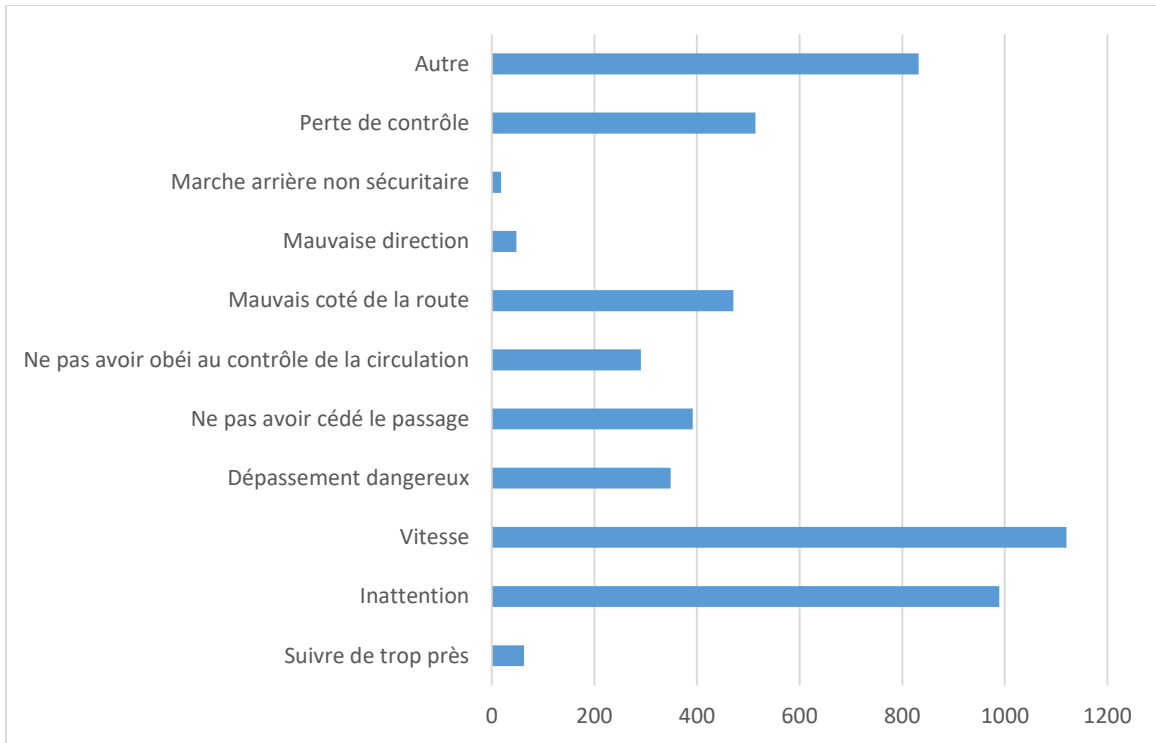
On pourrait toutefois discuter du fait que *l'inattention* devrait également être liée à la catégorie *état du conducteur*, car il est bien documenté qu'une partie importante des problèmes d'inattention est associée à l'hypovigilance, le premier signe de la fatigue. Comme on peut le voir à la figure 26, l'inattention, qui comprend également la distraction au volant, est le facteur qui contribue le plus aux collisions mortelles de VU.



**Figure 26 : Actions des conducteurs de VU, lorsque ceux-ci étaient jugés comme « n'ayant pas eu une conduite appropriée », dans 27,2 % des collisions mortelles de VU, pour la période de 2015 à 2019 – BNDC**

Encore une fois, à des fins de comparaison, la figure 27 illustre les actions des conducteurs de véhicules légers dans l'ensemble des collisions mortelles pour la même période, lorsque les conducteurs étaient jugés comme *n'ayant pas eu une conduite appropriée*, ce qui était le cas dans 50,2 % des cas, soit près du double des conducteurs de VU (27 %). Sur le plan des différences clés, la vitesse était le principal facteur contributif avec 21,8 % des cas, contre 14 % pour les conducteurs de VU, suivi de l'inattention avec une contribution de 19,2 %, ce qui est inférieur aux 25,2 % observés chez les conducteurs de VU.





**Figure 27 : Actions des conducteurs de véhicules légers, lorsque ceux-ci étaient jugés comme « n’ayant pas eu une conduite appropriée », dans 50,2 % des collisions mortelles, pour la période de 2015 à 2019 – BNDC**

Les données de la BNDC indiquent que l’inattention (liée à la *fatigue* et à la *distraction*) et la conduite trop rapide (liée à la *prise de risque*) sont des facteurs contributifs clés des collisions mortelles des véhicules lourds. Ceci est conforme à l’évaluation menée par le *groupe de travail sur les facteurs humains et la sécurité des transporteurs routiers* du CCATM. La présence d’alcool en tant que facteur contributif doit également être notée : en moyenne, il y a eu six collisions mortelles de VU liées à l’alcool par année.

Compte tenu de l’importance de l’inattention en tant que facteur contributif dans les collisions de véhicules lourds, Transports Canada a lancé en 2019 un projet avec une équipe d’experts afin d’élaborer du matériel de formation pour aider à réduire la distraction des conducteurs dans l’industrie du transport routier. Ce matériel comprendra des modules de formation destinés aux conducteurs et un ensemble de lignes directrices permettant aux entreprises de mettre en œuvre un programme de réduction des distractions. Ce matériel devrait être disponible dans les deux langues officielles gratuitement en 2023. Toujours en 2019, Transports Canada a publié les *Lignes directrices visant à limiter les sources de distraction provenant de l’usage d’écrans d’affichage dans les véhicules*<sup>7</sup>. Les lignes directrices contribuent à rendre les écrans d’affichage dans les véhicules moins distrayants

<sup>7</sup> <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/conduire-toute-securite/lignes-directrices-transports-canada-visant-limiter-sources-distraction-provenant-usage-ecrans-affichage-dans-vehicules>

en recommandant la manière de concevoir, d'installer et d'utiliser en toute sécurité les écrans d'affichage dans les véhicules. Un rapport sur la *Table ronde nationale sur la distraction au volant* de Transports Canada, qui s'est tenue en 2018, a également été publié en 2019<sup>8</sup>.

---

## EXPOSITION AU RISQUE ET TAUX DE COLLISIONS DES CAMIONS LOURDS

Le concept d'exposition au risque de collision tient compte de données relatives à l'activité pour expliquer les différences de taux de collisions, par exemple entre les véhicules lourds et les véhicules légers. Il s'agit par conséquent d'un meilleur indicateur du rendement au chapitre de la sécurité des véhicules utilitaires que la simple comparaison de données brutes sur les collisions qui ne tiennent pas compte de l'exposition.

La présente section fournit une estimation de l'exposition produite à l'aide d'un modèle économétrique de prévision basé sur les données de l'*Enquête sur les véhicules au Canada* (EVC), de l'*Enquête sur l'utilisation des véhicules au Canada* (EUVC) et des tableaux de données de Statistique Canada. L'estimation couvre les VKP des camions porteurs de plus de 4 500 kg, des semi-remorques de plus de 15 000 kg et de tous les poids lourds (une combinaison des deux catégories). Les VKP représentent une meilleure mesure de l'activité des camions que d'autres mesures, notamment le nombre d'immatriculations de camions lourds, qui a connu une hausse considérable au cours des dernières années. Les estimations des VKP ne sont pas disponibles pour les autocars.

Comme le montrent le tableau 10 et la figure 28, le modèle estime une augmentation globale à l'égard des VKP des camions lourds pour la période de 2013 à 2019. La figure 29 indique que cette augmentation s'est produite après le ralentissement économique de 2008 et 2009 et qu'elle serait principalement liée aux activités de transport par semi-remorques.

Néanmoins, comme l'indiquent les figures 30 et 31 qui illustrent les taux de collisions mortelles et avec blessures par 100 millions de VKP (calculés sur la base du modèle économétrique et des données de la BNDC), cette augmentation de l'exposition ne s'est pas traduite par une détérioration du rendement en matière de sécurité. En fait, les taux de collisions mortelles et avec blessures ont tous deux diminué entre 2005 et 2019 pour les camions lourds (55,8 % pour les collisions mortelles et 57,4 % pour les collisions avec blessures). Dans l'ensemble, selon ce modèle, l'augmentation importante de l'exposition des semi-remorques après 2009 correspond à une *diminution* du taux de collisions. Il est également intéressant de noter que la diminution du taux de collisions des véhicules lourds se produit après la mise en œuvre en 2007 du nouveau *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires*. Les figures 11,13 et 15 présentées précédemment illustrent également une rupture dans les lignes de tendance pour les nombres bruts de

---

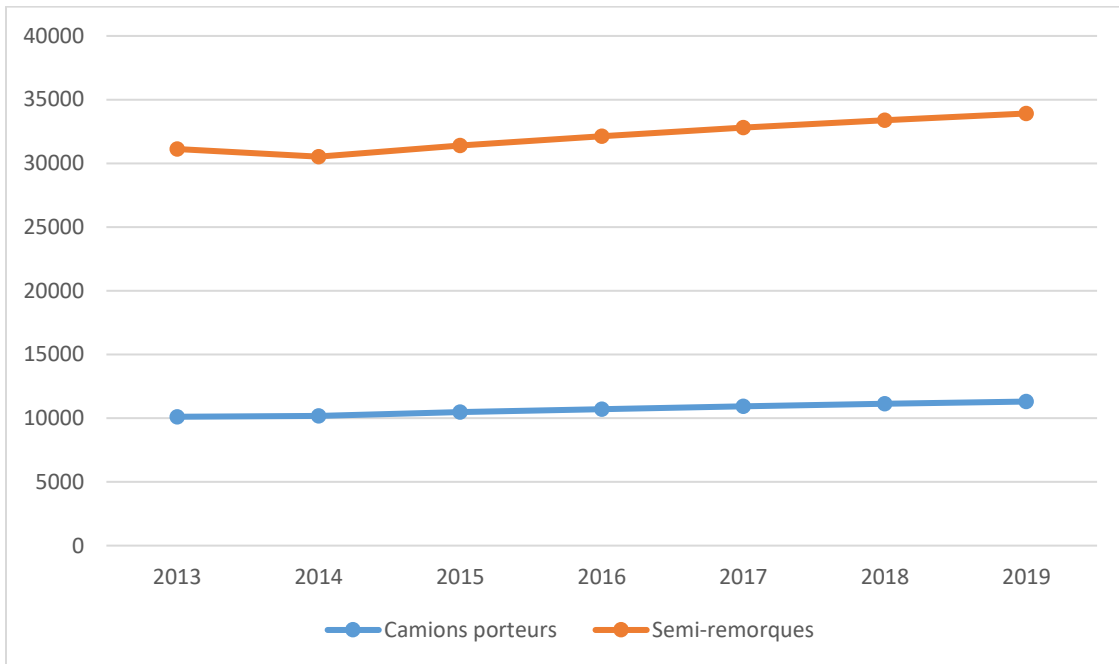
<sup>8</sup> <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/conduire-toute-securite/table-ronde-nationale-distraction-volant>

collisions mortelles, de collisions avec blessures et de collisions DMS des véhicules lourds après l'année 2007. Bien qu'il soit impossible d'établir la causalité avec des statistiques descriptives comme celles-ci, ces renseignements ne sont pas négligeables.

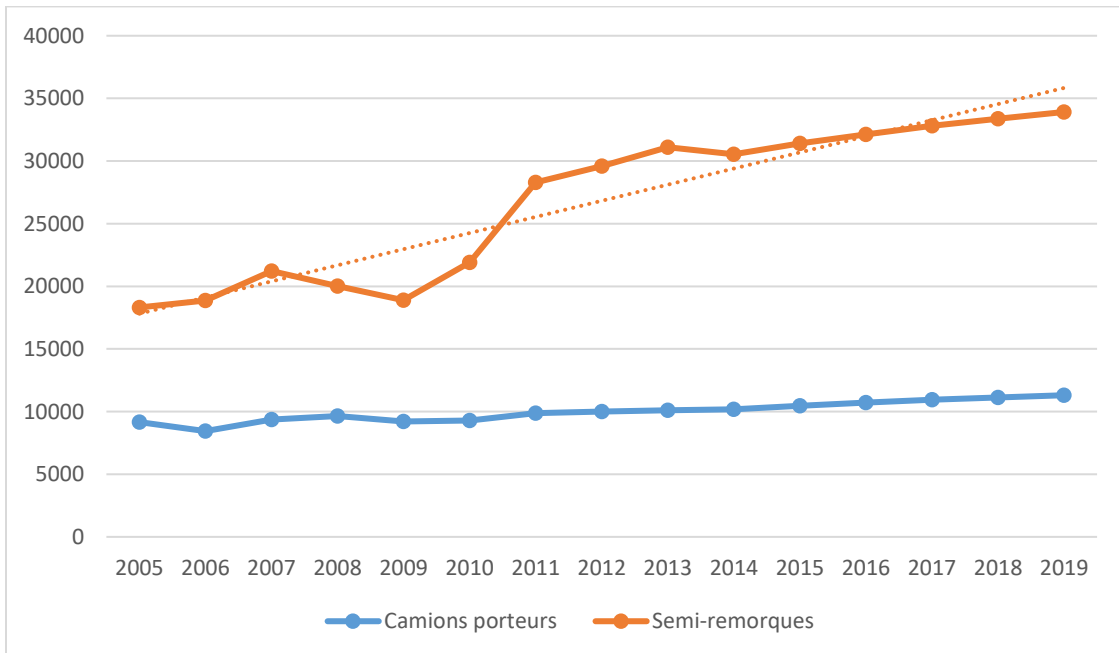
Dans l'ensemble, le modèle économétrique de prévision estime qu'au cours de la période de 2015 à 2019, les camions lourds (y compris les camions porteurs et les semi-remorques) ont parcouru une moyenne annuelle d'environ 43,6 milliards de kilomètres (10,9 milliards pour les camions porteurs et 32,7 milliards pour les semi-remorques).

**Tableau 10 : Estimation des véhicules-kilomètres parcourus, de 2013 à 2019**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	(millions)						
<b>Camions porteurs</b>	10 115,0	10 175,5	10 468,0	10 709,8	10 937,7	11 124,7	11 304,7
<b>Semi-remorques</b>	31 113,0	30 526,6	31 404,0	32 129,4	32 813,1	33 374,1	33 914,2
<b>Total</b>	<b>41 228</b>	<b>40 702</b>	<b>41 872</b>	<b>42 839</b>	<b>43 751</b>	<b>44 499</b>	<b>45 219</b>

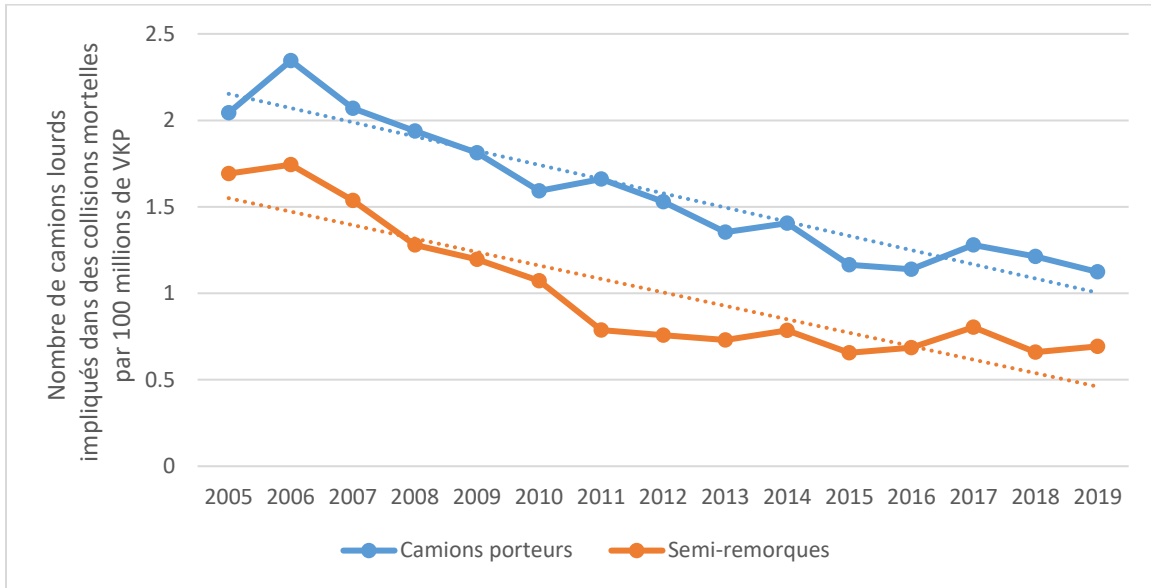


**Figure 28 : Estimation des véhicules-kilomètres parcourus par catégorie de camion lourd, de 2013 à 2019**

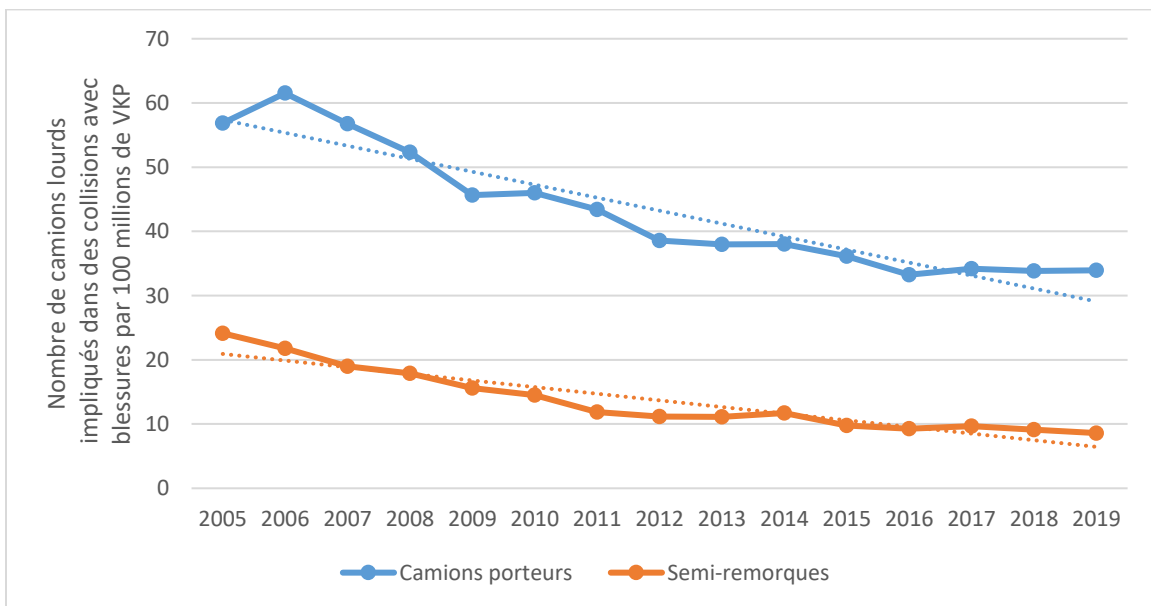


**Figure 29 : Estimation des véhicules-kilomètres parcourus par catégorie de camion lourd, de 2005 à 2019**

Il est intéressant de noter que selon le modèle les semi-remorques ont généralement des taux de collisions plus faibles que les camions porteurs, même s'ils parcourent plus de deux fois la distance. Comme le montrent les figures 30 et 31, les camions porteurs présentent des taux de collisions plus élevés que les semi-remorques tant au chapitre des collisions mortelles que des collisions avec blessures. Le milieu urbain dense où les camions porteurs sont plus susceptibles de circuler est un facteur contributif plausible.



**Figure 30 : Taux de collisions mortelles estimés des camions lourds par 100 millions de VKP, de 2005 à 2019**



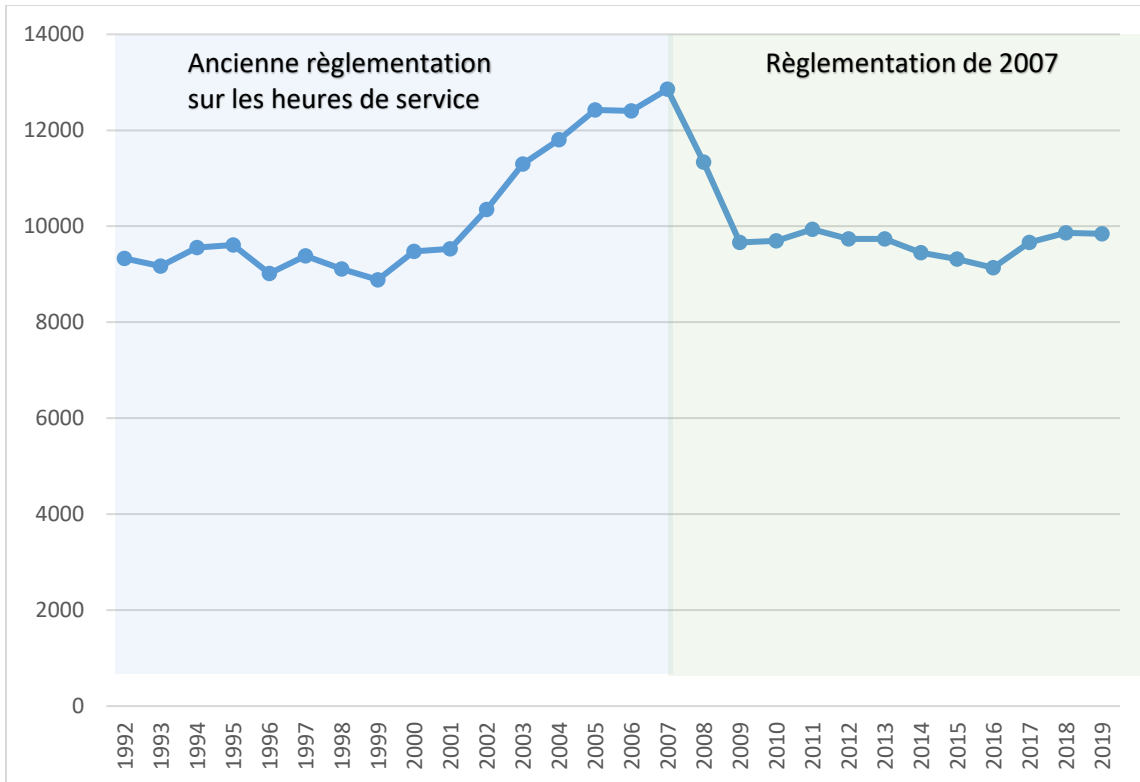
**Figure 31 : Taux de collisions avec blessures estimés des camions lourds par 100 millions de VKP, de 2005 à 2019**

Le tableau 11 présente des données de la BNDC relatives aux collisions ne mettant en cause qu'un VU. Cette catégorie de collision est souvent associée à la présence de fatigue, puisqu'il s'agit essentiellement d'un seul véhicule qui fait une sortie de route. Il faut toutefois souligner que l'utilisation des collisions ne mettant en cause qu'un seul véhicule comme indicateur unique de la présence de fatigue a des limites évidentes. Le problème de la fatigue est complexe et difficile à quantifier, et en tant que tel, il doit être évalué au moyen de méthodologies utilisant de multiples critères. Les collisions ne mettant en cause qu'un seul véhicule y sont néanmoins reliées dans la littérature et leur observation est certainement pertinente dans toute discussion sur l'incidence potentielle du règlement sur les heures de service sur la fatigue des conducteurs.

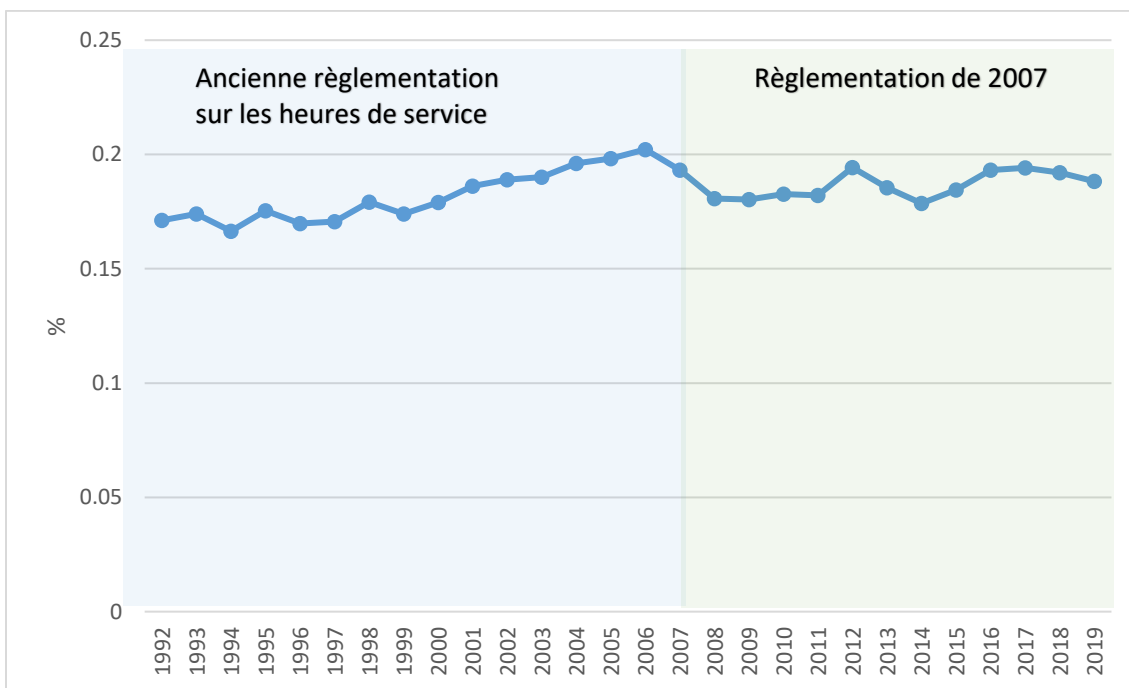
La figure 32 illustre une diminution importante dans l'ensemble des collisions ne mettant en cause qu'un VU entre 2007 et 2009, après une tendance constante à la hausse qui s'est amorcée autour de 2000. En examinant la figure 9 à nouveau, nous voyons toutefois qu'il y a eu une baisse globale des collisions à signaler impliquant des VU pour la même période. Néanmoins, comme le montre la figure 33, le ratio des collisions ne mettant en cause qu'un seul VU par rapport aux collisions de VU totales a également diminué autour de la même période, ce qui coïncide dans le temps avec la publication du règlement sur les heures de service en 2007. Ce nouveau règlement, offrant aux conducteurs 25 % plus de temps de sommeil et de repos comparativement à l'ancien régime, aurait pu contribuer à cette amélioration.

**Tableau 11 : Nombre de véhicules utilitaires en cause dans des collisions à un seul véhicule**

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Décès</b>	Tous les autocars	12	13	15	13	10	10	10	7
	Camions porteurs > 4 536 kg	38	35	21	25	27	28	34	26
	Semi-remorques	25	25	28	28	30	36	25	37
	<b>Véhicules utilitaires totaux</b>	<b>75</b>	<b>73</b>	<b>64</b>	<b>66</b>	<b>67</b>	<b>74</b>	<b>69</b>	<b>70</b>
<b>Blessures</b>	Tous les autocars	693	648	533	622	585	544	585	542
	Camions porteurs > 4 536 kg	711	649	619	639	559	610	630	615
	Semi-remorques	684	685	685	658	623	631	625	573
	<b>Véhicules utilitaires totaux</b>	<b>2 088</b>	<b>1 982</b>	<b>1 837</b>	<b>1 919</b>	<b>1 767</b>	<b>1 785</b>	<b>1 840</b>	<b>1 730</b>
<b>DMU</b>	Tous les autocars	382	415	398	364	359	395	428	415
	Camions porteurs > 4 536 kg	3 582	3 579	3 508	3 709	3 786	4 022	4 044	4 203
	Semi-remorques	3 611	3 690	3 642	3 256	3 158	3 385	3 479	3 426
	<b>Véhicules utilitaires totaux</b>	<b>7 575</b>	<b>7 684</b>	<b>7 548</b>	<b>7 329</b>	<b>7 303</b>	<b>7 802</b>	<b>7 951</b>	<b>8 044</b>
<b>Total</b>	Tous les autocars	1 087	1 076	946	999	954	949	1 023	964
	Camions porteurs > 4 536 kg	4 331	4 263	4 148	4 373	4 372	4 660	4 708	4 844
	Semi-remorques	4 320	4 400	4 355	3 942	3 811	4 052	4 129	4 036
	<b>Véhicules utilitaires totaux</b>	<b>9 738</b>	<b>9 739</b>	<b>9 449</b>	<b>9 314</b>	<b>9 137</b>	<b>9 661</b>	<b>9 860</b>	<b>9 844</b>



**Figure 32 : Nombre de collisions ne mettant en cause qu'un seul VU (toutes les collisions), de 1992 à 2019**



**Figure 33 : Taux de collisions ne mettant en cause qu'un VU par rapport aux collisions de VU totales, de 1992 à 2019**



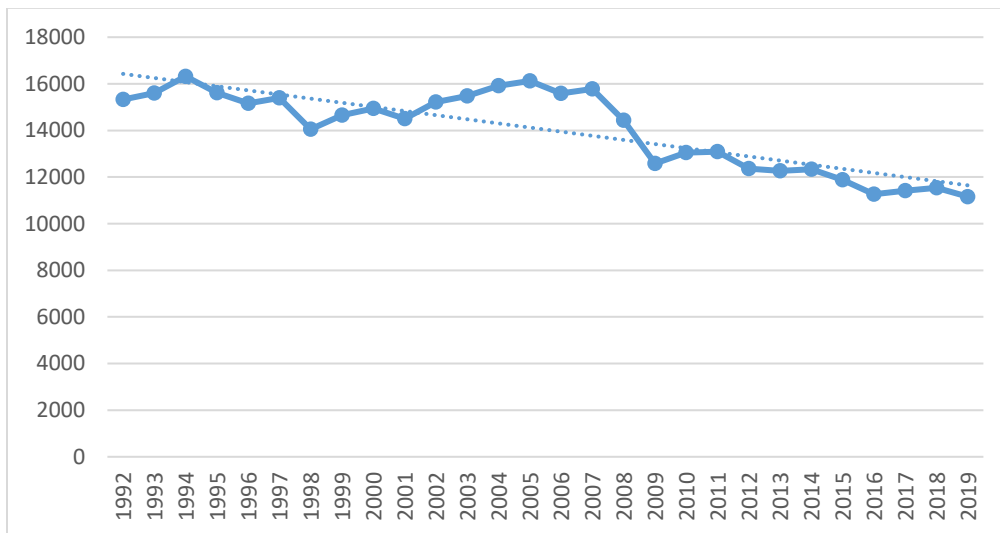
## VICTIMES DE COLLISIONS METTANT EN CAUSE DES VÉHICULES UTILITAIRES

Le tableau 12 et les figures 34 à 47 présentent les données sur les victimes des collisions mettant en cause des véhicules utilitaires, par gravité de blessure, catégorie d'usagers de la route et type de véhicule commercial impliqué, pour la période de 2015 à 2019.

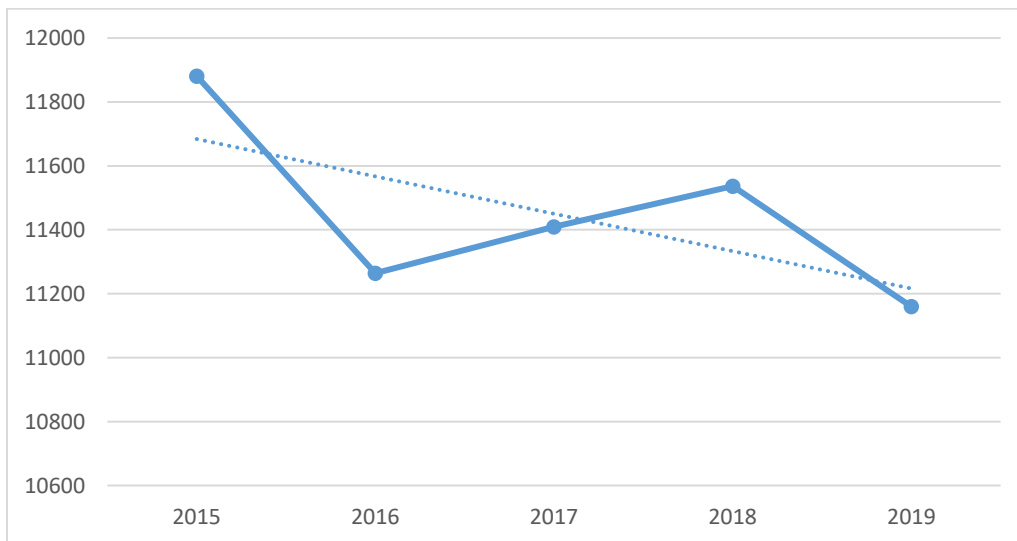
**Tableau 12 : Victimes des collisions mettant en cause des VU et les autres catégories de véhicules au Canada, par gravité de blessure et type de véhicule, de 2015 à 2019**

		2015	2016	2017	2018	2019
<b>Décès</b>	Tous les autocars	3	5	5	20	0
	Camions porteurs > 4 536 kg	17	15	19	23	17
	Semi-remorques	25	36	43	30	31
	<b>Total des occupants des véhicules utilitaires</b>	45	56	67	73	48
	Occupants d'autres véhicules en cause avec des véhicules utilitaires	299	253	276	236	247
	Cyclistes	7	13	11	10	8
	Piétons	40	50	48	53	49
	<b>Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules utilitaires</b>	<b>391</b>	<b>373</b>	<b>403</b>	<b>373</b>	<b>353</b>
	Victimes de toutes les autres collisions	1 496	1 527	1 458	1 566	1 409
	<b>Total</b>	<b>1 887</b>	<b>1 900</b>	<b>1 861</b>	<b>1 939</b>	<b>1 762</b>
<b>Blessures</b>	Tous les autocars	1 388	1 358	1 219	1 302	1 144
	Camions porteurs > 4 536 kg	1 290	1 198	1 222	1 268	1 257
	Semi-remorques	1 089	1 000	1 118	1 111	998
	<b>Total des occupants des véhicules utilitaires</b>	3 767	3 556	3 559	3 681	3 399
	Occupants d'autres véhicules mettant en cause des véhicules utilitaires	6 972	6 657	6 794	6 870	6 820
	Cyclistes	220	172	175	143	131
	Piétons	485	473	450	440	415
	<b>Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules utilitaires</b>	<b>11 490</b>	<b>10 891</b>	<b>11 006</b>	<b>11 164</b>	<b>10 807</b>
	Victimes de toutes les autres collisions	149 316	147 963	141 767	137 901	129 994
	<b>Total</b>	<b>160 806</b>	<b>158 854</b>	<b>152 773</b>	<b>149 065</b>	<b>140 801</b>
<b>Total</b>	Tous les autocars	1 391	1 363	1 224	1 322	1 144
	Camions porteurs > 4 536 kg	1 307	1 213	1 241	1 291	1 274
	Semi-remorques	1 114	1 036	1 161	1 141	1 029
	<b>Total des occupants des véhicules utilitaires</b>	3 812	3 612	3 626	3 754	3 447
	Occupants d'autres véhicules mettant en cause des véhicules utilitaires	7 271	6 910	7 070	7 106	7 067
	Cyclistes	227	185	186	153	139
	Piétons	525	523	498	493	464
	<b>Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules utilitaires</b>	<b>11 881</b>	<b>11 264</b>	<b>11 409</b>	<b>11 537</b>	<b>11 160</b>
	Victimes de toutes les autres collisions	150 812	149 490	143 225	139 467	131 403
	<b>Total</b>	<b>162 693</b>	<b>160 754</b>	<b>154 634</b>	<b>151 004</b>	<b>142 563</b>

La figure 34 montre une tendance à la baisse concernant l'ensemble des victimes (décès et blessures graves) découlant de collisions de VU de 1992 à 2019. La période de 1998 à 2007 indique une tendance à la hausse, mais celle-ci a été suivie d'une diminution importante entre 2007 et 2009. La figure 35, portant sur la période de 2015 à 2019, indique une diminution en 2016, suivie d'augmentations en 2017 et 2018, et d'une diminution pour l'année 2019, avec le nombre le plus bas depuis 1992, date à laquelle nous avons commencé à recueillir ces données.

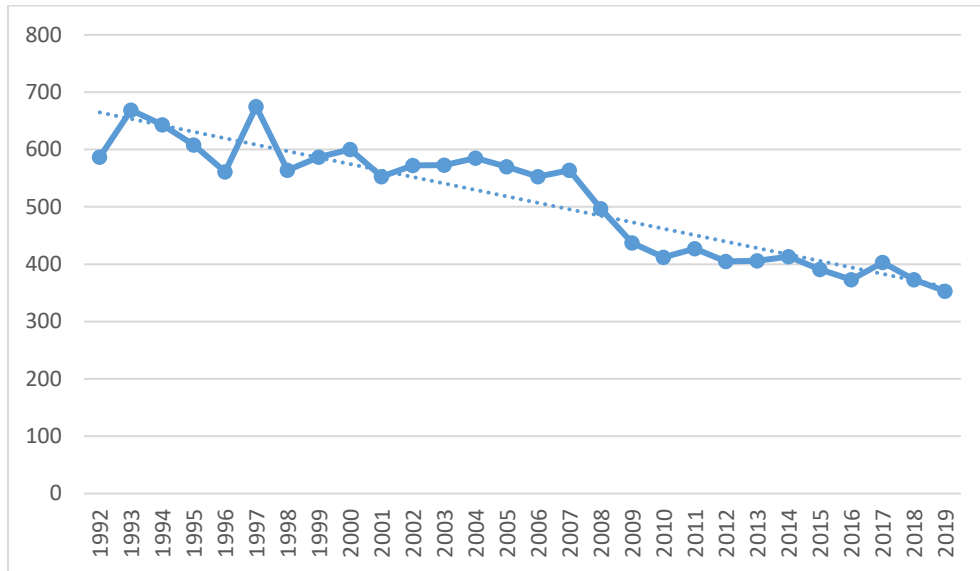


**Figure 34 : Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules utilitaires, de 1992 à 2019**

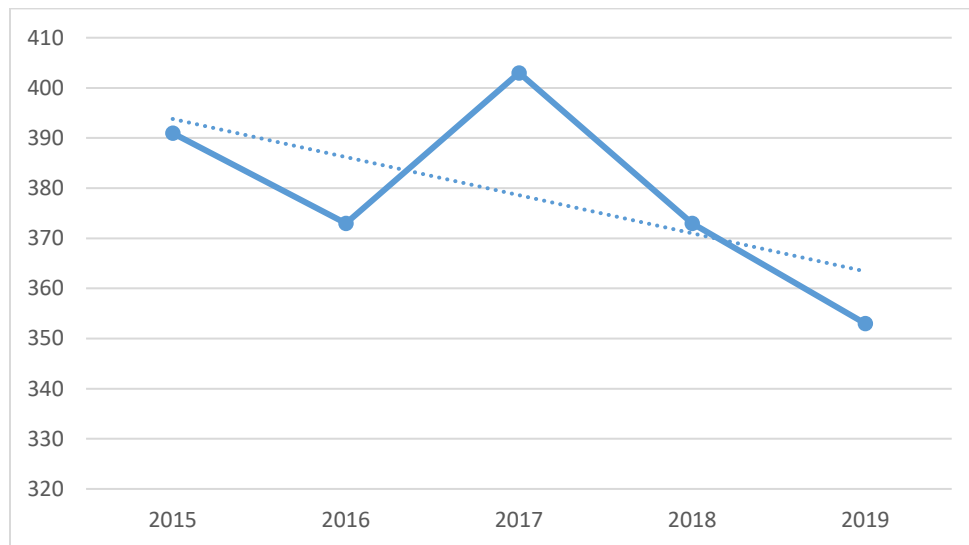


**Figure 35 : Total des victimes de collisions mettant en cause des véhicules utilitaires, de 2015 à 2019**

La figure 36 indique une tendance à la baisse concernant les décès découlant de collisions de VU de 1992 à 2019, avec une baisse importante pour la période de 2007 à 2010. En ce qui concerne la période de 2015 à 2019, la figure 37 montre une diminution en 2016, une augmentation en 2017 et de fortes diminutions en 2018 et 2019, créant ainsi une tendance globale à la baisse. Le nombre de décès liés aux collisions de VU est passé de 391 en 2015 à 353 en 2019, soit une baisse de 9,7 % et également le nombre le plus faible depuis 1992.



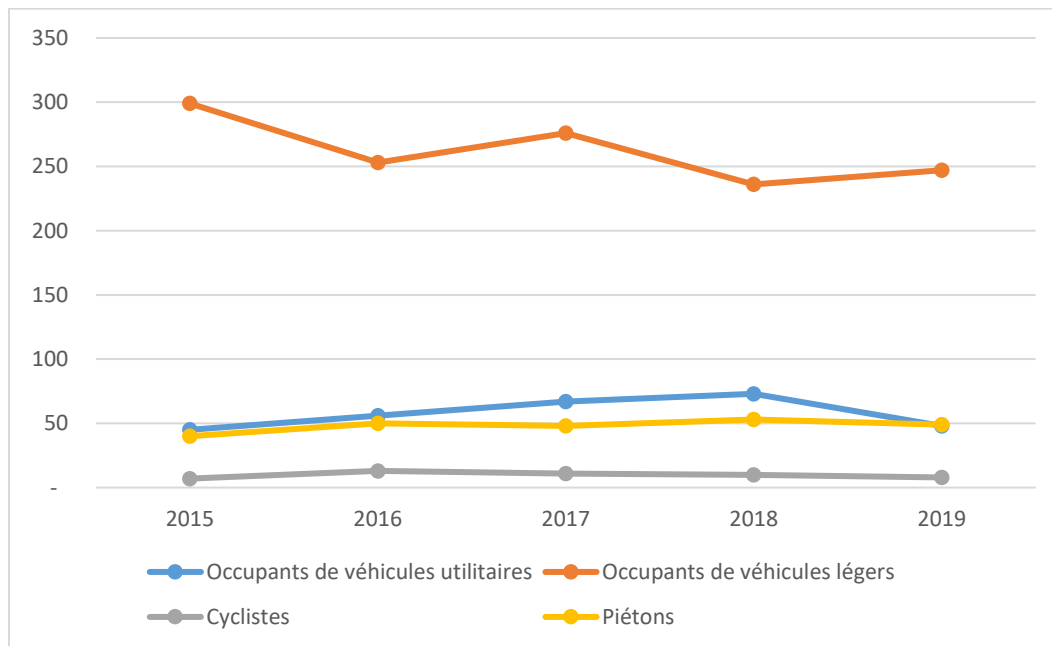
**Figure 36 : Décès dans les collisions mettant en cause des véhicules utilitaires, de 1992 à 2019**



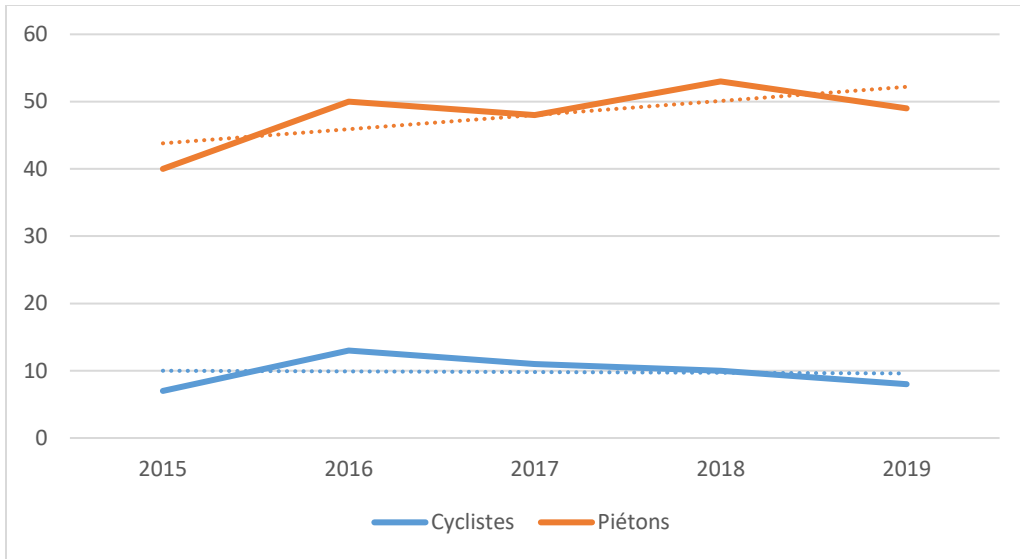
**Figure 37 : Décès dans des collisions mettant en cause des véhicules utilitaires, de 2015 à 2019**

La figure 38 montre que pour la période de 2015 à 2019, la majorité (68 %) des décès découlant de collisions de VU étaient des occupants de véhicules légers en cause dans ces collisions. Les occupants des VU, les piétons et les cyclistes représentaient respectivement 15 %, 12,4 % et 2,5 % des décès. La figure 39 présente les données relatives aux piétons et aux cyclistes (usagers de la route vulnérables) mortellement blessés dans des collisions mettant en cause des VU. Comme on peut le constater, la tendance est à l'augmentation du nombre de décès de piétons.

En 2016, Transports Canada a créé un groupe de travail avec des intervenants provinciaux et municipaux afin d'aborder cette question. Au cours des années suivantes, divers efforts ont été entrepris pour déterminer les facteurs de causalité et les contre-mesures potentielles afin d'atténuer les collisions impliquant des usagers de la route vulnérables et des véhicules lourds. Ces efforts ont porté leurs fruits en 2018 et 2019 avec la publication de différents livrables. D'une manière générale, les enquêtes montrent que le problème découle en grande partie de l'incapacité des conducteurs de véhicules lourds à détecter la présence d'usagers de la route vulnérables à proximité, et du fait que les piétons et les cyclistes ne sont pas pleinement conscients des intentions et des trajectoires des poids lourds. Il a été conclu que l'amélioration des systèmes embarqués d'aide à la conduite et une plus grande sensibilisation du public aux dangers posés par les véhicules lourds circulant en milieu urbain constitueraient des contre-mesures efficaces. Des travaux ultérieurs ont été entrepris dans ces deux domaines.

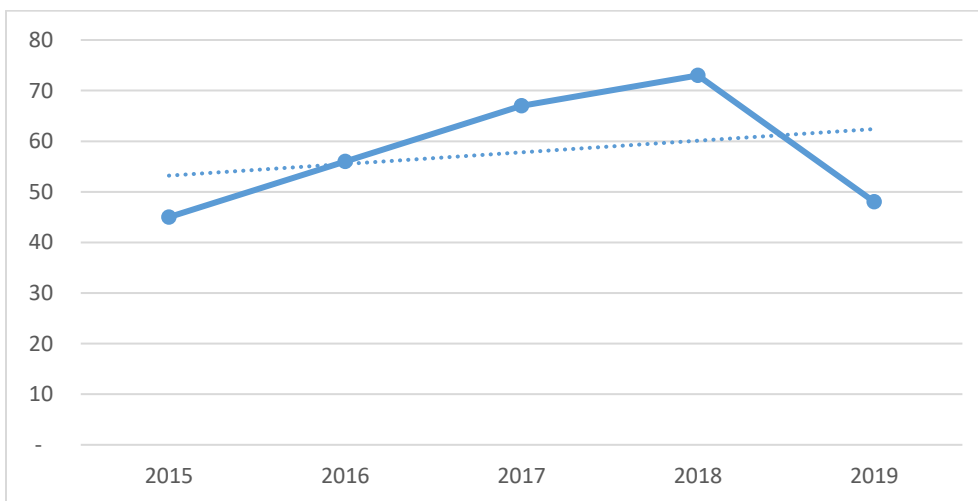


**Figure 38 : Décès des occupants de VU et des autres usagers de la route en cause dans les collisions de VU, de 2015 à 2019**

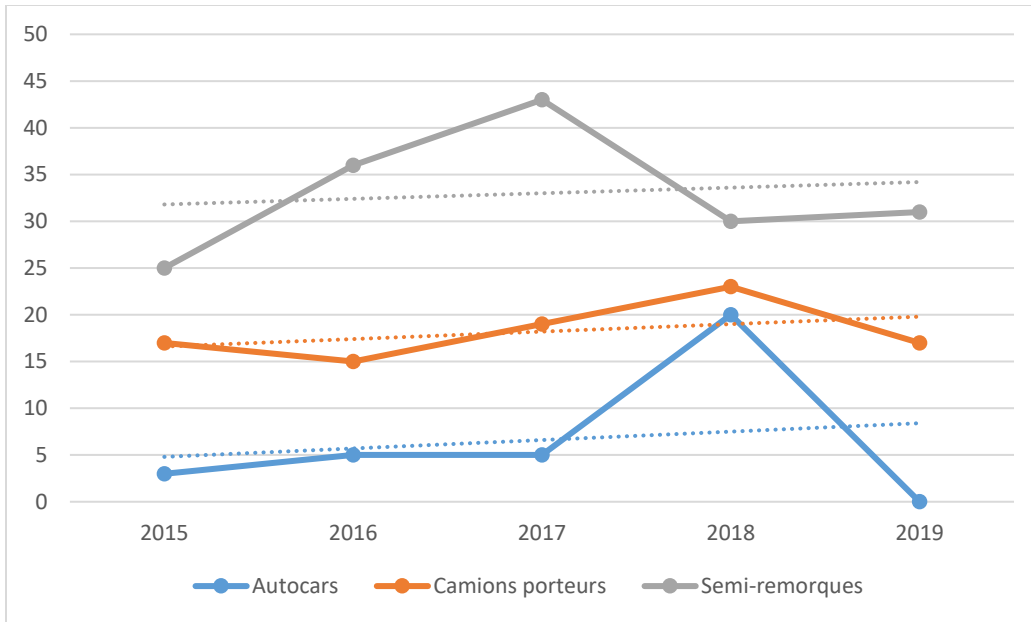


**Figure 39 : Décès des usagers de la route vulnérables en cause dans les collisions de VU, de 2015 à 2019**

Au chapitre des décès d’occupants de VU, la figure 40 indique une tendance à la hausse de 2015 à 2018, suivie d’une baisse importante en 2019, entraînant néanmoins une tendance globale à la hausse pour la période. Si l’on considère les décès d’occupants de VU par catégorie de véhicules lourds pour la même période, la figure 41 indique une tendance à la hausse pour les semi-remorques de 2015 à 2017, suivie d’une baisse importante en 2018 et d’une situation stable en 2019. Une légère tendance à la hausse a été observée pour les occupants de camions porteurs au cours de la période. En ce qui concerne les occupants des autocars, l’année 2018 a été marquée par une tragédie, lorsqu’un autocar nolisé de l’équipe de hockey junior de Humboldt est entré en collision avec un semi-remorque, tuant 16 occupants et en blessant 13.

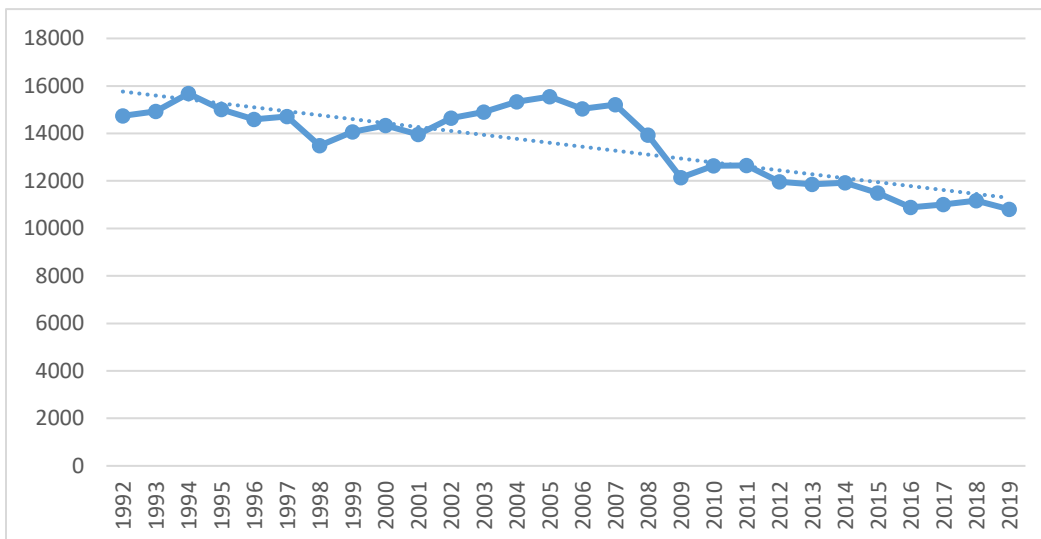


**Figure 40 : Décès des occupants de VU dans les collisions routières, de 2015 à 2019**

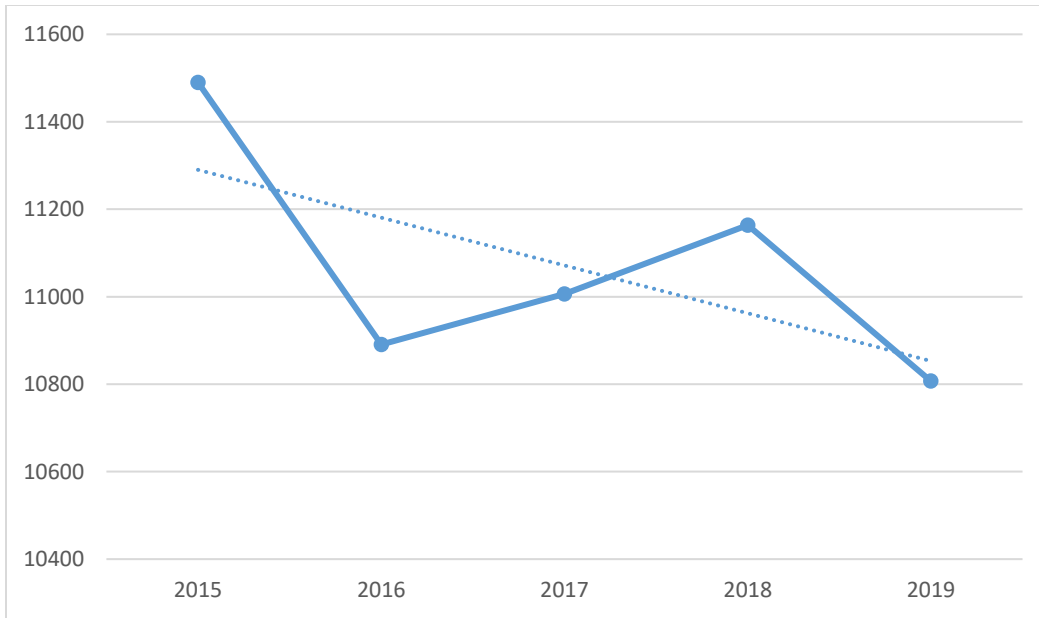


**Figure 41 : Décès des occupants de VU par catégories de VU, de 2015 à 2019**

En ce qui concerne les blessures découlant de collisions de VU, la figure 42 révèle également une tendance à la baisse entre 1992 et 2019, avec une baisse importante de 2007 à 2009. Pour la période de 2015 à 2019, la figure 43 indique une baisse significative en 2016, de légères augmentations en 2017 et 2018 et une baisse en 2019, encore une fois avec le nombre le plus bas depuis 1992. Le résultat global pour la période est une tendance à la baisse, avec une réduction de 6 % entre 2015 et 2019.

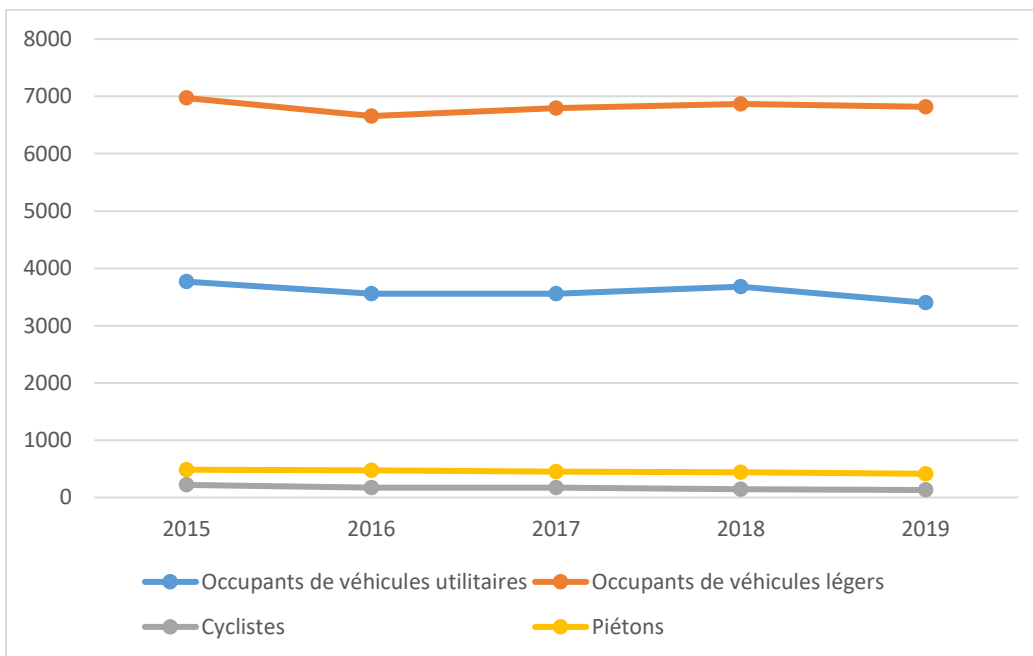


**Figure 42 : Blessures dans les collisions impliquant des véhicules utilitaires, de 1992 à 2019**

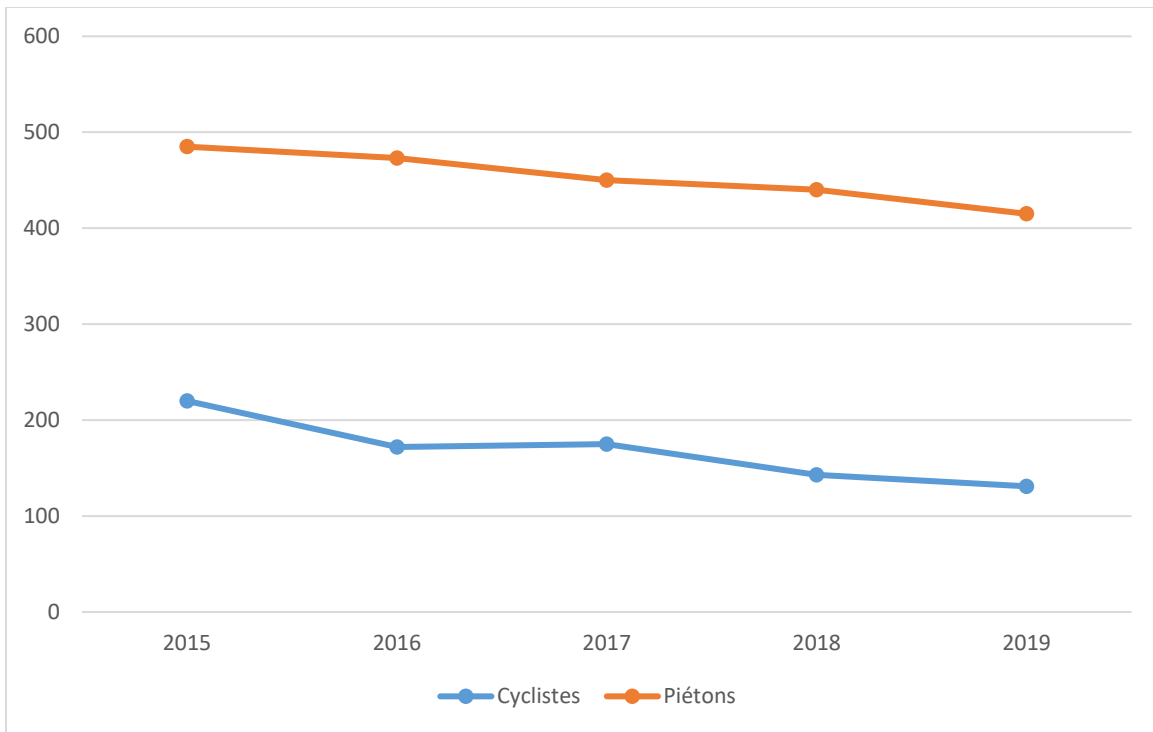


**Figure 43 : Blessures dans les collisions impliquant des véhicules utilitaires, de 2015 à 2019**

La figure 44 montre que pour la période de 2015 à 2019, la majorité (61,8 %) des blessés découlant de collisions de VU étaient les occupants de véhicules légers impliqués dans ces collisions. Les blessures aux occupants de VU, aux piétons et aux cyclistes représentaient respectivement 32,6 %, 3,9 % et 1,5 % des cas.



**Figure 44 : Blessures aux occupants de VU et aux autres usagers de la route en cause dans les collisions de VU, de 2015 à 2019**

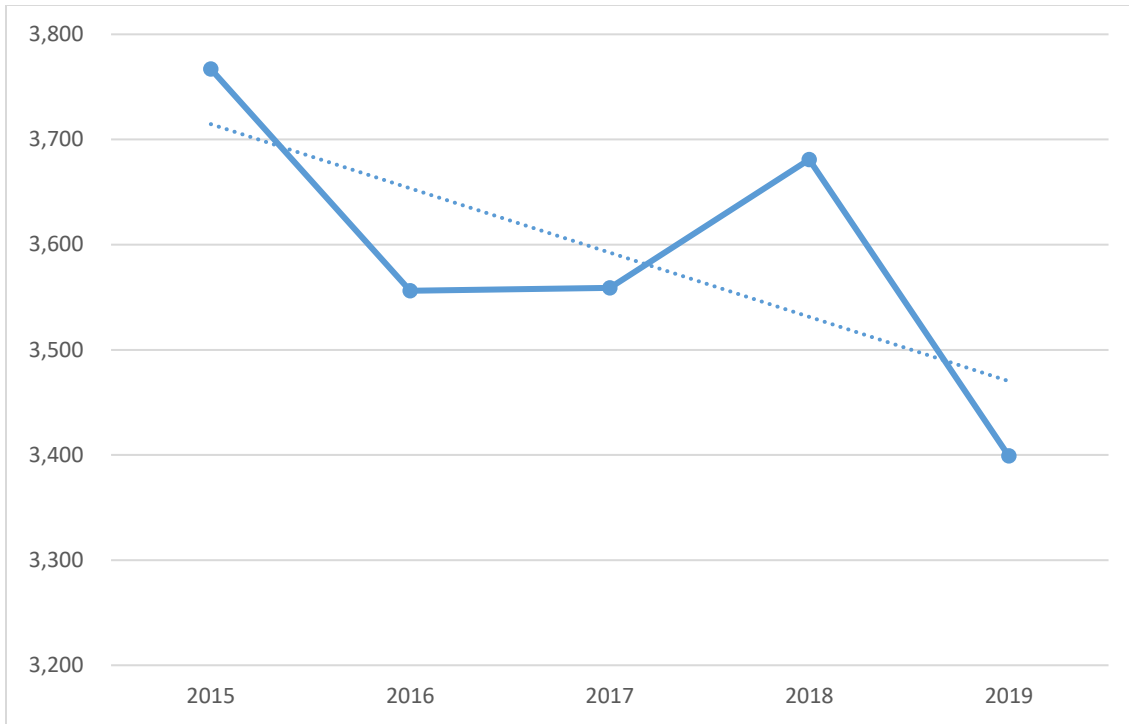


**Figure 45 : Blessures des usagers de la route vulnérables en cause dans les collisions de VU, de 2015 à 2019**

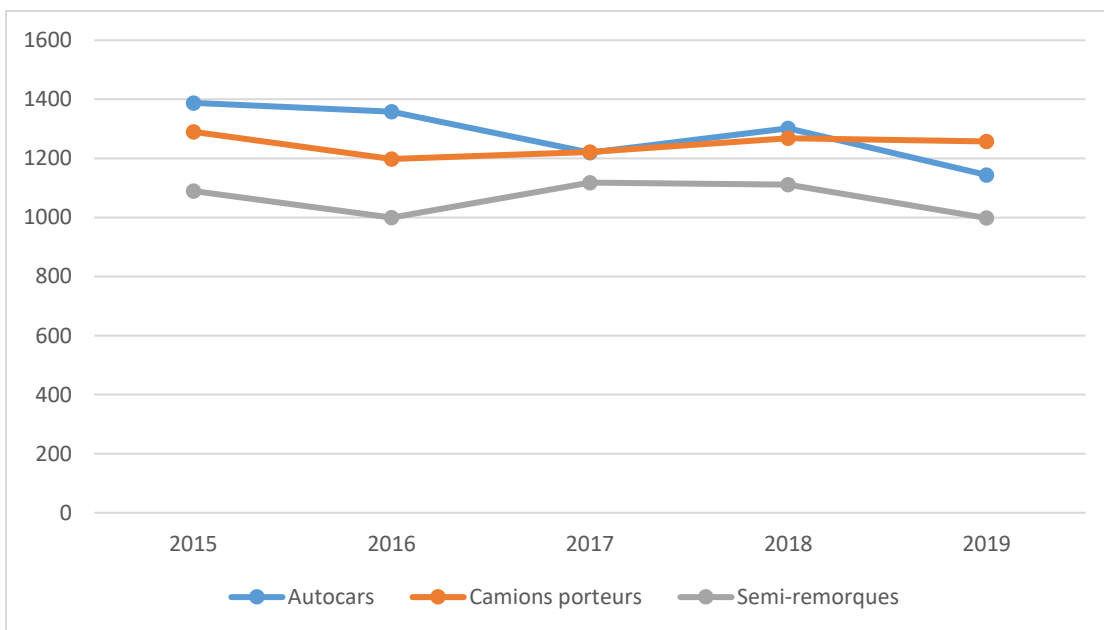
La figure 45 indique que les piétons risquent davantage que les cyclistes d’être blessés lors d’une collision impliquant un véhicule lourd. Contrairement à la situation avec les décès d’usagers de la route vulnérables, on observe une légère tendance à la baisse des blessures sur la période de 2015 à 2019, tant pour les piétons que pour les cyclistes.

En ce qui concerne les blessures des occupants de VU, la figure 46 révèle une baisse en 2016, une légère tendance à la hausse en 2018 et une forte diminution en 2019, créant une tendance globale à la baisse pour la période, avec 9,7 % moins de blessés en 2019 qu’en 2015. En ce qui concerne les catégories de véhicules lourds, la figure 47 indique qu’en moyenne pour la période de 2015 à 2019, les occupants d’autocars (y compris les passagers), de camions porteurs et de semi-remorques comptent respectivement pour 35,7 %, 34,7 % et 29,6 % des blessés.





**Figure 46 : Blessures aux occupants de VU dans les collisions routières, de 2015 à 2019**



**Figure 47 : Blessures aux occupants de VU dans les collisions par catégorie, de 2015 à 2019**

Les analyses présentées à la partie II révèlent des améliorations pour de nombreux indicateurs de sécurité routière. Certaines des données présentées remontent à 1992, permettant un aperçu plus large de la situation. On constate que la tendance positive est très importante sur le long terme. Pour ce qui est de la période de 2015 à 2019, et plus précisément pour l'année 2019, les analyses révèlent également une tendance positive, bien qu'avec plus de variabilité, selon la variable à l'étude.

Les données sur les usagers de la route en général révèlent une situation en constante amélioration, même face à une exposition accrue et en présence d'une augmentation dans toutes les catégories de véhicules. Ainsi, l'année 2019 révèle le plus faible taux de mortalité routière de l'histoire récente. Cette tendance concorde avec les initiatives de sécurité routière entreprises par les gouvernements et l'industrie, sur la base de développements scientifiques, de politiques rigoureuses et de l'élaboration de contre-mesures solides. Néanmoins, avec encore 1 762 décès sur les routes en 2019, il est clair que ces efforts doivent demeurer importants, ciblés, basés sur la science et novateurs.

Cette tendance positive est également apparente lorsqu'on examine le rendement de l'industrie du transport routier. Même en présence d'une augmentation du trafic et d'une activité économique croissante, le nombre de décès et de blessures liés aux collisions des véhicules lourds diminue au fil des ans. Le plus faible nombre de décès depuis 1992 a été enregistré en 2019, soit 353, 48 % de moins que le nombre le plus élevé, qui fut atteint en 1997, avec 675 décès. Pour ce qui est de la période de 2015 à 2019, on constate une tendance générale à la baisse, bien que le nombre de décès ait augmenté en 2017. En ce qui concerne les blessures, on observe à nouveau une tendance positive importante depuis 1992. Au cours de la période 2015 à 2019, on note une baisse en 2016, deux années consécutives de légères augmentations en 2017 et 2018, suivies d'une nouvelle baisse importante en 2019, avec un total de 10 807 blessés, le nombre le plus bas depuis 1992.

Les données indiquent que les véhicules lourds sont surreprésentés dans les collisions mortelles par rapport à d'autres catégories de véhicules. Pour la période de 2015 à 2019, alors que les VU ne représentaient que 4,8 % du total des véhicules impliqués dans des collisions, ils étaient associés à 20,2 % des décès sur la route. Cette réalité s'explique principalement par le poids et la masse de ces véhicules, en comparaison avec ceux des véhicules légers. Par conséquent, pour la période, 68 % des décès découlant de collisions de VU sont survenus dans les véhicules légers impliqués dans ces collisions. Les occupants des VU, les piétons et les cyclistes représentaient respectivement 15 %, 12,4 % et 2,5 % des décès. D'autre part, les semi-remorques étaient surreprésentées dans les collisions mortelles et les autocars et les camions porteurs dans les collisions avec blessures.

L'évaluation de la sécurité s'est également appuyée sur un modèle de prévision économétrique basé sur les données de l'*Enquête sur les véhicules au Canada* (EVU), de l'*Enquête sur l'utilisation des véhicules au Canada* (EUVC) et des tableaux de données de Statistique Canada pour estimer les tendances en matière d'exposition et les taux de collisions pour les camions porteurs de plus de 4 500 kg, les semi-remorques de plus de 15 000 kg et tous les camions lourds (une combinaison des deux catégories). Le modèle estime une augmentation globale à l'égard des VKP des camions lourds pour la période de 2013 à 2019. Le modèle suggère en outre que cette augmentation de l'exposition ne s'est pas traduite par une détérioration du rendement en matière de sécurité. En réalité, les taux de collisions mortelles et avec blessures, calculés sur la base du modèle et des données de la BNDC, ont connu tous deux une baisse entre 2005 et 2019 (55,8 % pour les collisions mortelles et 57,4 % pour les collisions avec blessures).

En ce qui concerne les facteurs contribuant aux collisions, tels qu'évalués par les policiers sur les lieux des collisions, les données de la BNDC montrent que pour la période de 2015 à 2019, les défauts des véhicules étaient associées à moins de 4 % des collisions. Les actions des conducteurs et dans une moindre mesure l'état de ces derniers ont été déterminés comme des facteurs contributifs plus importants. Bien que les nombres soient faibles et que les états des conducteurs étaient considérés comme « non normaux » dans seulement 5 % des collisions mortelles des VU, il a été déterminé que la fatigue et l'alcool constituaient des facteurs contributifs clés pour ces collisions. En ce qui concerne les actions des conducteurs, lorsqu'il a été déterminé que ces derniers « n'avaient pas eu une conduite appropriée » dans 27,2 % des collisions mortelles de VU, l'inattention et la vitesse étaient les principaux facteurs contributifs.

En somme, les données de la BNDC pour la période de 2015 à 2019 révèlent que l'inattention et la vitesse sont des facteurs contributifs clés des collisions mortelles des véhicules lourds au Canada. Ceci est conforme à l'évaluation effectuée dans le rapport final du *groupe de travail sur les facteurs humains et la sécurité des transporteurs routiers* du CCATM<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Thiffault, P. (2011). *Addressing human factors in the motor carrier industry in Canada* ([https://www.ccmta.ca/web/default/files/PDF/human-factors\\_report\\_May\\_2011.pdf](https://www.ccmta.ca/web/default/files/PDF/human-factors_report_May_2011.pdf)).

## ANNEXE 1 – ABRÉVIATIONS POUR LES PROVINCES ET TERRITOIRES

Alberta	Alb.
Colombie-Britannique	C.-B.
Île-du-Prince-Édouard	Î.-P.-.É.
Manitoba	Man.
Nouveau-Brunswick	N.-B.
Nouvelle-Écosse	N.-É.
Nunavut	Nt
Ontario	Ont.
Québec	Qc
Saskatchewan	Sask.
Terre-Neuve-et-Labrador	T.-N.-L
Territoires du Nord-Ouest	T.N.-O.
Yukon	Yn